Die Frage der Zuständigkeit bei civil- und strafrechtlichen Ansprüchen aus Schiffszusammenstößen auf hoher See und in Küstengewässern.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der juristischen Doktorwürde

der

hohen juristischen Fakultät

der Landes-Universität zu Rostock

AGAD. BIBL.

vorgelegt von

Konrad Menzel,
Referendar.

Magdeburg.
Druck von Julius Brückner.
1900.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41552717_0048

Meinen

lieben

Eltern

in kindlicher Dankbarkeit

gewidmet.

Inhaltsangabe.

Einleitung.

Die Kompetenzregulierung nach den Grundsätzen des internationalen Civil- und Strafprozeßrechts bei Delikten im Allgemeinen mit Rücksicht auf das Völkerrecht.

Abschnitt I.

Die civil- und strafgerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen auf hoher See.

Kapitel 1.

Die rechtliche Natur der hohen See.

Kapitel 2.

Die rechtliche Stellung der Schiffe auf hoher See.

Kapitel 3.

Die Konsequenzen dieser juristischen Konstruktionen für die Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen auf hoher See.

§ 1. Zusammenstöße von Kauffahrteischiffen.

§ 2. Zusammenstöße von Kriegsschiffen.

Abschnitt II.

Die civil- und strafgerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen in Küstengewässern.

Kapitel 1.

Feststellung und Abgrenzung des Begriffes „Küstengewässer."

Kapitel 2.

Das rechtliche Verhältnis des Uferstaats zum Küstengewässer. (Modifizierte Souveränität des Uferstaats).

Kapitel 3.

Die rechtliche Stellung der Schiffe innerhalb der Küstengewässer. (Modifizierte Souveränität des Flaggenstaates.)

§ 1. Die Kauffahrteischiffe.

§ 2. Die Kriegsschiffe.

Kapitel 4.

Die Konsequenzen dieser juristischen Konstruktionen für die Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen in Küstengewässern.

§ 1. Zusammenstöße von Kauffahrteischiffen

§ 2. Zusammenstöße von Kriegsschiffen.

Litteratur.

Asser: Das internationale Privatrecht, bearbeitet von Cohn. Berlin 1880.

Attlmayr: Die Elemente des internationalen Seerechts, 2 Bde. Wien 1872.

v. Bar: Lehrbuch des internationalen Privat- und Strafrechts. Stuttgart 1892.

— Theorie und Praxis des internationalen Privatrechts, 2 Bde. Hannover 1889.

Binding: Handbuch des Strafrechts, Bd. 1. Leipzig 1885.

Bluntschli: Das moderne Völkerrecht der civilisierten Staaten, Auflage 2. Nördlingen 1872.

Bornhak: Einseitige Abhängigkeitsverhältnisse unter den civilisierten Staaten, (Heft 5, Bd. 1 der staats- und völkerrechtlichen Abhandlungen von Jellinek & Meyer). Leipzig 1896.

Buret: L'abordage maritime (Faculté de Droit de Paris). Paris 1888.

van Bynkershoek: Opera omnia Tom. I. Lugdunum Batavorum 1767.

Calvo: Le droit international théorique et pratique, 4 Bde. Paris 1880-87.

Corpus juris civilis.

Deloume: Principes généraux du droit international en matière criminelle. Toulouse 1882.

Dernburg: Pandekten, Bd. 1. 1896.

Gareis: Institutionen des Völkerrechts. Gießen 1888.

Fiore: Traité de droit pénal international et de l' extradition, trad par Antoine. Paris 1880.

Grotius: De jure belli ac pacis (cum annotatis Gronovii, Tesmari et Obrechti). Frankfurt a/M. 1696.

Harburger: Der strafrechtliche Begriff „Inland" und seine Beziehungen zum Staats- und Völkerrecht. Nördlingen 1882.

Hartmann: Institutionen des praktischen Völkerrechts in Friedenszeiten. Hannover 1874.

Hautefeuille: Histoire des origines des progrès et des variations du droit maritime international. Paris 1858.

— Questions de droit maritime international. Paris 1868.

Heffter-Geffcken: Völkerrecht, 8. Auflage. Berlin 1888.
Heilborn: Das System des Völkerrechts. Berlin 1896.
de Heyking: L' exterritorialité. Berlin 1889.
von Holtzendorff: Handbuch des Völkerrechts, Bd. 1—3. Hamburg 1885.
Hübler: Die Magistraturen des völkerrechtlichen Verkehrs und die Exterritorialität (als Manuskript gedruckt für Vorlesungen über Völkerrecht und Politik). Berlin 1895.
Jacobsen: Das Seerecht des Friedens und des Krieges in Bezug auf die Kauffahrteischiffahrt. Altona 1815.
Jettel: Handbuch des internationalen Privat- und Strafrechts. Wien und Leipzig 1893.
v. Kaltenborn: Grundsätze des praktischen, europäischen Seerechts. Berlin 1851.
Latour: La mer territoriale, 4. Aufl. Paris 1889.
v. Liszt: Lehrbuch des Strafrechts. Berlin 1898.
— Völkerrecht. Berlin 1898.
v. Martens-Bergbohm: Völkerrecht, 2 Bde. Berlin 1883—1886.
v. Martitz: Internationale Rechtshilfe in Strafsachen. Leipzig 1888.
Marx: Die gerichtlichen Exemtionen der Staaten, Staatshäupter und Gesandten. Tübingen 1894.
Meili: Geschichte und System des internationalen Privatrechts. Leipzig 1892.
Hugo Meyer: Lehrbuch des Strafrechts. Heidelberg 1895.
Niemeyer: Positives internationales Privatrecht. Leipzig 1894.
Nau: Grundsätze des Völker-Seerechts. Hamburg 1802.
Negropontes: Zuständigkeit der Staaten für die auf dem Meere begangenen Delikte. Berlin 1894.
Ortolan: Règles internationales et diplomatie de la mer, 2 vols, 4 ed. Paris 1864.
Phillimore: Commentaries upon international law 4 Bde. London 1871—1874.
Perels: Das internationale öffentliche Seerecht. Berlin 1882.
Pradier-Fodéré: Traité de droit international public européen et américain 7 vols. Paris 1885—97.
Retz: Das forum delicti commissi. Gießen 1896.
Rivier: Lehrbuch des Völkerrechts. Stuttgart 1889.
v. Rohland: Das internationale Strafrecht, Bd. 1. Leipzig 1877.
Schafter: Hohe Politik. Berlin 1898.
Schiatarella: Del territorio. Siena 1879.

Schücking: Das Küstenmeer im internationalen Rechte. Göttingen 1897.
Schmidt: Der Staat (Heft 6, Bd. 1 der staats- und völkerrechtlichen Abhandlungen von Jellinek & Meyer). Leipzig 1896.
Selden: Mare Clausum seu de dominio maris. Lugdunum Batavorum 1636.
Ullmann: Völkerrecht. Freiburg i/B. 1898.
Vattel: Le droit des gens. Leide 1758.
Wagner, R.: Handbuch des Seerechts, 1. Bd. Hamburg 1884.
Westlake: Lehrbuch des internationalen Privatrechts, übers. von Holtzendorff Berlin 1884.
Zitelmann: Internationales Privatrecht, Bd. 1. Leipzig 1897.

Zeitschriften, Jahrbücher, Quellensammlungen.

Archiv für öffentliches Recht von Laband & Stoerk, Bd. 1. Freiburg i/B.
Nouveau Recueil général de traités par Marteus et Stoerk, II. Ser. Bd. 22.
Journal de droit international privé par Clunet, Paris 1897 (24. année) 1877 (4. année).
Goldtammer's Archiv, Bd. 3.
Gerichtssaal Bd. XVII.
Deutsches Reichsgesetzblatt.

Einleitung.

Die Kompetenzregulierung nach den Grundsätzen des internationalen Civil- und Strafprozeßrechts bei Delikten im Allgemeinen mit Rücksicht auf das Völkerrecht.

Die Frage der internationalen Zuständigkeit sowohl in civil- wie in strafgerichtlicher Hinsicht bei Deliktshandlungen ist nur wenig positivrechtlich geregelt und ihre Beurteilung zum größten Teil aus dem Gewohnheitsrecht zu schöpfen, wie es Praxis und Doktrin auslegen.

Sie gehört dem sogen. internationalen Civil- und Strafprozeßrecht an. Dieses hat zu entscheiden, welche Rechtsordnung durch das betreffende Delikt verletzt ist, und welcher Staat gegen den Delinquenten vorgehen darf, insbesondere seine Gerichtsbarkeit auszuüben hat. — Welche Gerichte haben also zu entscheiden? Für die Kompetenz civilprozessualer Ansprüche überhaupt stellt v. Bar[1]) folgenden „fundamentalen Satz", wie wir ihn mit Meili[2]) nennen wollen, auf: „Die Gerichte desjenigen Staates haben zu entscheiden, dessen Gesetze über den Anspruch entscheiden, oder genauer, die Gerichte des Staates haben zu entscheiden, dessen Gesetze dem in den Streit gebrachten Anspruch die letzte maßgebende

1) Theorie und Praxis, Bd. 2. S. 427.

2) Geschichte und System des internationalen Privatrechts im Grundriß S. 153

Gestalt gegeben haben."[3]) D. h. mit anderen Worten: Die Gerichtsbarkeit des Staates ist zuständig, nach dessen Gesetzen der materiellrechtliche Anspruch entstanden ist, der nun prozessualisch verwirklicht werden soll. Diese Gesetze, die den materiellrechtlichen Anspruch beurteilen, sind die Privatrechtsordnung, und die Frage formuliert sich nun zunächst folgendermaßen. Welche Privatrechtsordnung ist für die civilrechtlichen Folgen eines irgend wo und von irgend wem gegen irgend wen begangenen Deliktes maßgebend?

Zitelmann[4]) sagt dazu folgendes: „Bei jedem Rechtsstreit handelt es sich, wie wir wissen, um die Frage, ob ein bestimmtes Recht erworben oder verloren sei. Diese Frage muß nun immer und ausschließlich nach der Rechtsordnung desjenigen Staates beurteilt werden, der die völkerrechtlich anerkannte Rechtsmacht hatte, solches subjektive Recht zu verleihen und darum auch zu nehmen." Oder wie Zitelmann sich weiterhin präziser ausdrückt: „Welches ist der Staat, dessen Rechtsordnung völkerrechtlich genommen, allein die Macht hatte ein solches subjektives Recht, wie es hier in Kraft steht, zu verleihen oder zu nehmen?" Hiermit aber kommen wir auf das Problem der sogen. Statutenkollision, auf das materielle internationale Privatrecht.

Wer bestimmt, welche Rechtsordnung für das Privatrechtsverhältnis maßgebend ist? Thut dies etwa der Einzelstaat durch seine Landesgesetzgebung willkürlich? Schon das obige Citat von Zitelmann deutet in den Worten „der die völkerrechtlich anerkannte Rechtsmacht hatte" darauf hin, daß nicht der einseitige Staatsakt dies allein zu entscheiden hat.

Es soll nun in Folgendem nicht eine ausführliche historische Darstellung der verschiedenen Ansichten über die

3) Ähnlich Asser a. a. O. S. 80, auch v. Martens-Bergbohm a. a. O. S. 345 stellt einen derartigen Grundsatz auf.

4) Intern. Privatrecht S. 122.

Theorie des internationalen Privatrechts gegeben werden, da dies über den Rahmen der Abhandlung hinausgehen würde, sondern wir begnügen uns mit der Erörterung der herrschenden Ansicht.

Das internationale Privatrecht ist, wie v. Bar[5]) sagt, nicht nur ein Teil des internen Rechts der einzelnen Staaten. Seine Gesetzgebung in abstracto könne jeder Staat bestimmen, wie er wolle. Ihre Wirksamkeit über Rechtsverhältnisse, die zum Ausland in irgend einer Beziehung stehen, werde bestimmt durch die Natur der Sache, d. h. hier durch die Bedürfnisse eines geordneten rechtlichen Verkehrs und durch die Achtung vor dem Souveränitätsrechte anderer Staaten.

Auch bedürfe das internationale Privatrecht[6]) nicht einer Sanktion durch besondere Gesetze oder völkerrechtliche Verträge, höchstens könne es in einzelnen Punkten durch Gewohnheitsrecht und besondere Staatsverträge abgeändert werden.

Diese Ausführungen Bar's sind sehr allgemein gehalten, mit der „Natur der Sache" kann man nicht viel anfangen.

Schärfer geht Zitelmann[7]) an die Frage heran, indem er ausführt: Es giebt 2 Arten von Rechtssätzen, für die beide der Name „Internationales Privatrecht" in Anspruch genommen werden darf, einmal denjenigen Teil des Völkerrechts, welcher die Grenzen der einzelnen staatlichen Gesetzgebungsgewalten, soweit diese Gesetzgebungsgewalt sich auf das Privatrecht bezieht, im Verhältnis zu einander festsetzt: Völkerrechtliches oder über staatlich geltendes Internationa-Privatrecht; sodann diejenigen innerhalb eines bestimmten Staates geltenden Rechtssätze, durch welche der Staat seinen Richtern und weiter Allen mit der Entscheidung von Rechts-

5) Theorie und Praxis, Bd. 1, S. 4.
6) a. a. O. S. 106.
7) S. 73.

fällen von ihm betrauten Personen die Anwendung einer bestimmten Rechtsordnung befiehlt: innerstaatlich geltendes International-Privatrecht".

Zitelmann nimmt also 2 Quellen für das internationale Privatrecht an: das Völkerrecht und die Gesetzgebung des Einzelstaates. Beide haben sich gegenseitig zu ergänzen, wie wir sehen werden.

Welches Recht hat der Richter anzuwenden? Auch hierüber giebt Zitelmann[8]) befriedigenden Aufschluß: „Der Richter hat bei der Entscheidung eines Rechtsfalls ausschließlich die in seinem eignen Staat geltenden Anwendungsregeln zu befolgen. In erster Linie muß er zusehen, ob nicht vielleicht Rechtssätze in seinem Staat existieren, vor allem also Gesetzes- oder Gewohnheitsrechtssätze, welche ihm unmittelbar die Anwendung dieses oder jenes bestimmten Rechts vorschreiben". Zitelmann nennt diese Rechtssätze „Kollisionsnormen" und betont ausdrücklich, daß der Richter an diesen Kollisionsnormen seines eigenen Staates gebunden sei, gleichgültig ob sie mit dem Völkerrecht übereinstimmen oder nicht. Ersteres wird meistens der Fall sein, da der Einzelstaat die Sätze des überstaatlichen internationalen Privatrechts gemäß seiner völkerrechtlichen Verpflichtung bei sich als Recht einführt. Unter allen Umständen hat aber der Richter, wie Zitelmann ganz richtig sagt, die Kollisionsnormen seines Staates zu befolgen, auch wenn sie den völkerrechtlichen Anforderungen widersprechen.[9])

Soweit erscheint die Lösung der Frage einfach. Wie aber nun, wenn in den einzelnen Staaten keine derartigen

8) a. a. O. S. 74.

9) Derselben Ansicht Theodor Niemeyer, positives internationales Privatrecht S. 2.: „Man ist heute einig darüber, daß für den Richter eines jeden Rechtsgebietes die Normen unbedingt maßgebend sind, die das Recht dieses Gebietes für die Behandlung der Statutenkollision aufstellt, und die wir Kollisionsnormen nennen wollen."

Kollisionsnormen bestehen? Jetzt zeigt die neue Theorie Zitelmanns ihre einschneidende Wirkung. Er sagt folgendes.[10]) „Eine Anwendungsnorm muß der Richter haben, er muß ja das anzuwendende Recht wählen, um überhaupt entscheiden zu können. Von woher entnimmt er sie? Hier ist nun die Stelle, wo das völkerrechtliche International-Privatrecht innerstaatliche Bedeutung gewinnt.

. . . . . Der Richter, der zur Entscheidung eines internationalen Privatrechtsfalls berufen ist, hat sich zunächst darüber schlüssig zu machen, ob er das Gesetz seines eignen Staates anwenden soll oder nicht. Giebt ihm keine Kollisionsnorm seines Staates darüber Antwort, so wird er schließen dürfen: Die Gesetzgebungsmacht eines Staates ist im Zweifel nur eine Besonderung seiner allgemeinen staatlichen Herrschaft; soweit nun der Staat in Bezug auf den Bereich seiner Herrschaft nichts besonderes festgesetzt hat, ist anzunehmen, daß er diesen Bereich auch sich selbst völkerrechtsmäßig, das heißt ganz entsprechend der allgemeinen völkerrechtlichen Herrschaftsabgrenzung und nicht völkerrechtswidrig abgrenze. Mithin hat der Richter das völkerrechtliche International-Privatrecht kraft des vermutlichen Willens seines eignen Staates als positiv innerstaatliches Recht anzuwenden."

Bei einer solchen Lücke[11]) seiner innerstaatlichen Kollisionsnormen muß der Richter auf das Völkerrecht zurückgehen, welches ja die allgemeine Herrschaft der Staaten abgrenzt.

Es fragt sich nun, ob dies alles auch so ohne weiteres für die prozessuale Zuständigkeit gilt. Denn wir sahen im Eingang, daß dieselbe von der Privatrechtsordnung des Staats

---

10) a. a. O. S. 75.

11) Wenn Niemeyer S. 7 die Möglichkeit von Lücken in der innerstaatlichen Regelung der Statutenkollision leugnet, so stellt er sich eben damit auf den Standpunkt, daß der Einzelstaat alleiniger Schöpfer des internationalen Privatrechts ist, eine Theorie, die wie, wir schon sahen, nicht richtig ist.

abhängig ist, nach welcher der materiell rechtliche Anspruch entstand. Im allgemeinen können wir dies bejahen, es bedarf nur einiger Modifikationen. Die Prozeßgesetze eines Staates sind öffentlich rechtlicher Natur und deshalb absolut zwingend." Über die Zuständigkeit der Gerichte eines bestimmten Staates überhaupt und ebenso über die Zuständigkeit der einzelnen Gerichte dieses Staates, sagt Bar[12]), muß selbstverständlich für das Prozeßgericht selbst dessen eignes Gesetz[13]) entscheiden. Es handelt sich einerseits um die Frage, welche Rechtsstreitigkeiten gerade der einzelne Staat vor seinen Gerichten verhandeln lassen will. Selbst denn hat das Gericht, welches dem Gesetze Gehorsam schuldet, sich für zuständig zu erklären, wenn es die fragliche Zuständigkeitsbestimmung als einen Eingriff in die Zuständigkeit der Gerichte eines anderen Staates, mithin als völkerrechtswidrig betrachten sollte." Wir hätten hier also den Fall der völkerrechtswidrigen Regelung „der Kollisionsnormen" und analog den materiellrechtlichen Kollisionsnormen gelten die prozeßrechtlichen absolut für den Richter.

Wie ist es aber, wenn die Civilprozeßordnung eines Staates über die Zuständigkeit keine Auskunft giebt, ob sie dem Ausländer gegenüber in dem betr. Falle angewendet werden soll, d. h. ob das Gericht dieses Staates überhaupt in dem Internationalrechtsfall kompetent ist?

In diesem Fall können wir nicht einfach analog wie oben entscheiden, sondern wir müssen uns hier an die Natur des Prozeßrechtes halten.

Gesetzt, daß der Richter ohne die internationalrechtliche Natur des Privat- und des Prozeßrechtsverhältnisses zu berücksichtigen, skrupellos die Normen seiner Prozeßordnung anwendet, würde er, falls er sich für zuständig

12) Theorie und Praxis Bd. 2 S. 398.

13) Derselben Ansicht Jettel S. 123, ebenso Asser S. 78.

erklärt, mit seinem Endurteil vielleicht Anlaß zu schweren Konflikten geben. Voraussichtlich beruhigt sich die eine Partei mit der Entscheidung nicht, und wendet sich an die Gerichte eines Staates, die sich nach ihren Gesetzen auch für zuständig erklären können. Es wird nun ein dem ersten Urteil völlig entgegengesetztes gefällt. Damit ist ein höchst unerquicklicher Zustand geschaffen.

Man würde vielleicht einwenden, das zweite Gericht müßte auf Grund einer geltendgemachten exceptio rei judicatae die Sache abweisen. Wird aber eine res judicata überhaupt international anerkannt und wann? „Die prinzipielle Nichtanerkennung der res judicata, sagt v. Bar[14]), würde zur Folge haben, daß keine exceptio und keine replicato rei judicatae existierte und daß, wenn im Auslande auf Grund eines auswärtigen Urteils eine Zwangsvollstreckung stattgefunden hätte, die früher unterlegene Partei nun bei uns mit Erfolg eine Rückforderungsklage erheben könnte, falls unsere Gerichte den Fall anders beurteilen als das Gericht des auswärtigen Staates; und dann könnte wiederum, wenn in dem Gebiete des auswärtigen Staates Executionsobjekte vorhanden wären, gegen das Urteil unserer Gerichte von der bei uns unterlegenen Partei eine Rückforderungsklage erhoben werden. Das wäre ein circulus inextricabilis und ein wahrer Krieg der Justiz des einen Staates gegen die Justiz des anderen oder aller andern zum allergrößten Schaden der Sicherheit des Verkehrs. Dagegen läßt allerdings ein solcher in seinen Konsequenzen in der That unerträglicher Justizkrieg sich vermeiden, wenn man zwar die Vollstreckung auswärtiger Urteile prinzipiell ausschließt oder doch nur in Ausnahmefällen zuläßt, dagegen die res judicata des zuständigen ausländischen Gerichts anerkennt; es ist ein anderes nur die positive Hilfe ver-

14) Theorie und Praxis Bd. 2 S. 417—419.

weigern, als selbst den auf Grund des auswärtigen Urteils faktisch eingetretenen Zustand umstoßen, und dieser tiefgreifende Unterschied wird denn auch von der großen Mehrzahl der Schriftsteller anerkannt.“[15]) Wir schließen uns dieser Ansicht vollkommen an. Welches aber ist die Voraussetzung für die internationale Anerkennung der res judicata? Wir stimmen auch hierin Bar bei, daß es allein die Kompetenz des Gerichtes ist, von welchem das Urteil gefällt wurde. Diese Voraussetzung mangelte aber unserem angenommenen Falle, es würde also ein Richter, der so verführe, wie oben dargestellt, Anlaß zu einem unerquicklichen Justizkrieg geben. Darum empfiehlt sich für den Richter, wenn seine Prozeßordnung hinsichtlich der Zuständigkeit für einen internationalen Privatrechtsfall keine Auskunft giebt, zu fragen, wann ein Gericht zuständig sei, so daß sein Urteil als res judicata international anerkannt wird. D. h. mit anderen Worten, wann ist ein Gericht zuständig, „sodaß eine sachliche Nachprüfung des ursprünglichen Anspruches nicht mehr stattfindet, vielmehr der Inhalt des Urteils, als solcher gilt, die Prüfung sich also beschränkt auf die formelle Prüfung der Existenz eines wirklichen Urteils“, wie Bar S. 423 sagt. Kurz unsere Erörterung läuft auf die Frage nach der Zuständigkeit im internationalen Sinne hinaus. Damit stößt man wieder an das Völkerrecht, denn dieses bestimmt die Herrschaftsgrenzen der einzelnen Staaten. Das Gericht eines Staates kann nur dann im internationalen Sinne zuständig sein, wenn es nicht über die Souveränitätssphären seines Staates in die anderer Staaten hinübergreift und somit gegen das Völkerrecht verstößt. Im einzelnen haben Theorie und Praxis die Sache vereinfacht, dadurch, daß sie eine Reihe von international anzuerkennenden Gerichtszuständen sich haben einbürgern lassen.

---

15) So insbesondere auch Asser S. 80.

Es muß jedoch nochmals betont werden, daß sie nur dann in Betracht kommen, wenn die Kompetenzregulierung der einzelstaatlichen Gesetzgebung den Richter im Stich läßt.

Hinsichtlich der Delikte kommen natürlich nur die Gerichtsstände für Obligationen in Betracht. Bei einem Schadenersatzanspruch hat nach v. Bar[16]) der Beschädigte, also der Gläubiger, die Wahl zwischen dem forum delicti commissi und dem forum domicilii des Schädigers. Derselben Ansicht ist schon Savigny[17]) gewesen.

Gehen wir nun zur strafrechtlichen Seite der internationalen Zuständigkeitsfrage über. Hier ist die prozessuale Kompetenz noch bei weitem stärker abhängig von der Herrschaft des materiellen Strafgesetzes. Die Antwort darauf, welches Staates Strafgerichte für die Aburteilung des Deliktes zuständig seien, ist mit der Frage gleichbedeutend, wessen Strafgesetz angewendet werden muß.[18]) Denn kann es wohl vorkommen, daß der Richter im Civilprozesse ausländisches Recht anzuwenden hat, so ist dies im Strafprozesse so gut wie ausgeschlossen. Die meisten Gesetzgebungen lassen die Anwendung fremden Strafrechts nur in geringen Ausnahmefällen zu. Es entspricht dies wohl der Natur des Strafgesetzes, denn „während auf dem Gebiet des materiellen

16) Theorie und Praxis Bd. 2, S. 430.

17) Siehe bei Westlake, S. 202.

18) Ähnlicher Ansicht v. Martens-Bergbohm Bd. 2 S. 376: „Die Frage nach dem Gerichtsstande der Verbrechen ist vor allem eine Frage des Strafprozeßrechts, insofern aber zugleich eine Frage des internationalen Strafrechts als durch den Gerichtsstand die Befugnis der Gerichte dieses oder jenes Staates zur Bestrafung eines Verbrechens und also das Wirkungsgebiet der staatlichen Strafgesetze mitbestimmt wird. Vom Gesichtspunkt der internationalen Gemeinschaft bedeutet Bestimmung des Gerichtsstandes soviel wie Normierung des Anteils eines jeden Staates an der Bewahrung der Rechtsinteressen aller Glieder der internationalen Gemeinschaft und der Aufrechterhaltung der Rechtsordnung in derselben."

Privatrechts und zum Teil selbst auf jenem des Civilprozesses dem freien Willen der Parteien ein gewisser Spielraum gelassen ist, kommt die unbedingt verpflichtende Natur der Staatsgesetze auf dem Gebiete des Strafrechts in ihrer vollen Strenge zum Ausdruck," wie Jettel sagt[19]).

Der Richter muß sich selbstverständlich nach den Bestimmungen richten, die seine Strafgesetzgebung über die Ausdehnung ihres Herrschaftsgebiets giebt, auch wenn sich dieselben nicht in den Grenzen des Völkerrechts halten würden. Die Wissenschaft hat eine Reihe von Prinzipien aufgestellt, unter deren Gesichtspunkt man die Strafkompetenz der verschiedenen Staaten betrachten kann und deren Kriterien teilweise in die Gesetzbücher übergegangen sind.

Man unterscheidet zunächst das Territorialprinzip als das älteste. Es besteht darin, daß nach ihm, wie Rohland[20]) sagt, für die Strafkompetenz des Staates entscheidend ist, die Anwesenheit oder Nichtanwesenheit des Verbrechers auf dem Staatsgebiet zur Zeit seiner That. „Jede Rücksicht dagegen auf die Staatsangehörigkeit des Verbrechers einerseits und auf das Objekt des Angriffs andererseits bleibt ausgeschlossen." Dieses Prinzip gründet sich auf die völkerrechtliche Gebietshoheit, wonach jeder Staat Herr über seinem Gebiete ist. Diese Herrschaft ergreift alles, was sich auf demselben befindet, Personen wie Sachen, und zwar mit einer jede andere Macht ausschließenden Gewalt. Das Territorialitätsprinzip so schroff durchgeführt, daß die Macht des Staates nicht weiter reicht als sein Gebiet, führt aber zu bedenklichen Konsequenzen, sowohl gegenüber Inländern, die im Auslande delinquieren, wie Ausländern, die inländische Rechtsgüter im Auslande verletzen. Deshalb ist das Prinzip auch in

---

19) Handbuch des internationalen Privat- und Strafrechts S. 217.

20) Internat. Strafrecht S. 23.

seiner Exclusivität von den meisten[21]) Strafgesetzgebungen verlassen und wird von der herrschenden Doktrin gleichfalls verworfen.[22])

Nach dem Personalitätsprinzip ist der Staat strafberechtigt für alle Verbrechen, die von seinen Staatsangehörigen, gleichgültig ob im Inlande oder im Auslande begangen sind. Die völkerrechtliche Basis dieses Prinzips ist die Personalhoheit. Es hat manche Vorzüge vor dem Territorialitätsprinzip, nichts destoweniger eine große Lücke. „Wegen aller rechtswidrigen Angriffe, wie Rohland[23]) sagt, welcher der Ausländer im Auslande gegen die inländische Rechtswelt (u. E. auch im Inlande) unternommen hat, ist gegen ihn, wenn er später im diesseitigen Staatsgebiet betroffen wird, eine Verfolgung ausgeschlossen".

Absolut ist auch dieses Prinzip nicht in den neueren Strafgesetzgebungen herrschend geworden, wenn auch die fortschrittlichen Elemente desselben in die Gesetzbücher aufgenommen sind.

Die Lücke, die das Personalsystem noch läßt, scheint auf den ersten Blick das sogen. Realsystem oder Schutzprinzip auszu-

---

21) Nur in der französischen und englisch-nordamerikanischen Gesetzgebung und Jurisprudenz scheint dieses Prinzip noch zu herrschen. Vgl. v. Martitz S. 96—103 ff, Deloume S. 103.

22) Vergleiche Rohland S. 26—42, v. Martitz Seite 43—46 und 65. Dafür scheint nur Bremer im Gerichtssaal Bd. XVII S. 420 und 423 zu sein mit der Ansicht, daß mit einer diesem Prinzip entgegengetroffenen Bestimmung der betr. Staat behauptet, die übrigen Staaten seien in ihrem Gebiet nicht die alleinigen Gesetzgeber, sondern müßten auch seine konkurrierende Thätigkeit dulden . . . . Das Gesetz eines Staates, welches sich über das Gebiet desselben hinaus Geltung anmaßte, sei völkerrechtlich null und nichtig. Damit vergißt Bremer aber den völkerrechtlichen Begriff der Personalhoheit, das Korrelat der Gebietshoheit, nach welchem die Staatsangehörigen ihrem Heimatsstaate unterworfen bleiben, gleichgültig, wo sie sich befinden.

23) a. a. O. S. 105.

füllen. Dasselbe verleiht dem Staate Strafkompetenz über alle Verbrechen, welche inländische Rechtsgüter verletzen, auch wenn sie im Ausland begangen werden und ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit des Thäters.[24]) Nach Rohland[25]) hat dies Prinzip verschiedene Konsequenzen, je nach dem, was man unter inländischen Rechtsgütern versteht. Entweder man faßt dieselben auf als die Summe der auf einem Staatsgebiete befindlichen möglichen Verbrechensobjekte, oder als die Gesamtheit der dem Gemeinwesen und den Gliedern angehörenden möglichen Verbrechensobjekte. Im ersteren Falle ließe sich das Realprinzip als auf räumlicher Grundlage, in letzterem als auf staatlicher ruhend bezeichnen. Der wichtigste praktische Unterschied zwischen beiden Arten bestände darin, daß nach der letzten Art Verbrechen gegen Leben, Freiheit u. s. w. der im Auslande weilenden Staatsbürger auch dann bestraft würden, wenn sie von Ausländern begangen wären, nach der ersten nicht. Auch dies Prinzip ist unseres Erachtens zu eng. Selbst für die Rechtsgüter, die nach der letzten Auffassung auf staatlicher Grundlage beruhen, entfällt die Strafkompetenz gegen Inländer, die ausländische Rechtsgüter im Auslande verletzen und sich durch ihre Handlung auch nach dem inländischen Strafgesetze strafbar machen würden. Außerdem mangelt u. E. diesem Prinzip jede völkerrechtliche Basis. Daß dies Prinzip innerhalb der Gesetzgebungen der völkerrechtlichen Staatengesellschaft herrschend sei, wie von Martitz[26]) behauptet, ist wohl nicht ganz zutreffend, die deutsche Strafgesetzgebung steht gewiß nicht auf demselben.

Es bleibt nun noch ein Prinzip übrig, für welches neuerdings in der Wissenschaft vielfach Propaganda gemacht

---

24) Vergl. auch Fiore a. a. O. S. 80 - 81.
25) Intern. Strafrecht S. 138.
26) S. 89.

wird, das Weltrechtsprinzip oder das Prinzip der absoluten Extraterritorialität. Nach jenem [27]) wird dem Staat die gesetzliche Möglichkeit gegeben, eine von ihm kriminalisirte Handlung an dem auf seinem Territorium ergriffenen Ausländer auch dann gerichtshängig zu machen, wenn sie im Auslande begangen ist, und selbst, wenn seine Bürger dadurch nicht verletzt worden sind. Nach dem gegenwärtigen Stande der Gesetzgebung der civilisirten Staaten kann man nicht sagen, daß dies Prinzip das herrschende ist.[28]) Denn die wenigen Fälle, in welchen Verbrechen, von Ausländern im Auslande begangen, im Inlande bestraft werden, sind meist politischen Charakters, und die Strafkompetenz, die sich die Staaten gegenseitig stillschweigend zugestanden haben, beruhen u. E. auf politischer Konvenienz. Denn trotz der Solidarität der Rechtsinteressen kann man kein universelles Strafrecht annehmen, ihm mangelt die völkerrechtliche Basis, solange es eine Staatenwelt und keinen Weltstaat giebt.[29]) Zur Verfolgung extraterritorialer Delikte reicht im Allgemeinen das Institut der Auslieferung vollkommen aus. Wir sehen also: keins von diesen Prinzipien ist herrschend, und in der That läßt sich auch kein europäisches Strafgesetzbuch in eins von diesen Systemen hineinpressen, am allerwenigsten das deutsche. Sie stehen alle mehr oder minder auf einem vermittelnden Standpunkt. Am treffendsten hat denselben u. E. v. Bar ausgedrückt.[30]) Jeder Staat hat das Recht, jedes irgend wie und von irgend wem gegen

---

27) Vergl. v Martitz S. 93, 94 ff.

28) Die Ausnahme hinsichtlich der italienischen Strafgesetzgebung, welche im codice penale Art. 596 600 den Fall der grossazione (des Raubes) bestraft, der jenseits der Grenze von dem im Inlande ergriffenen Fremden, gleichviel gegen wen begangen ist, will nicht viel besagen.

29) Derselben Ansicht auch Rohland S. 20.

30) Lehrbuch des intern. Privat- und Strafrechts S. 217.

irgend wen begangenen Delikt zu bestrafen, aber nur unter der doppelten Voraussetzung, daß er mit solcher Strafkompetenz weder gegen die Grundsätze des Völkerrechts, noch gegen die Grundsätze des Strafrechts verstoße". „Eine völkerrechtliche Schranke besteht nun abgesehen von dem durchaus exceptionellen Verhältnisse der Exterritorialität nicht für die Bestrafung aller innerhalb des staatlichen Gebiets begangenen, nach der Ansicht des strafenden Staates strafwürdigen Handlungen, und ebensowenig kann hier von einem Verstoß gegen Grundsätze des Strafrechtes gesprochen werden." S. 218 sagt v. Bar weiter: „Ebensowenig kann von einer Verletzung der Grundsätze des Völkerrechts oder des Strafrechts gesprochen werden, wenn die Strafkompetenz ausgedehnt wird auf die im Auslande handelnden Inländer". „Anders aber steht es mit Handlungen, welche Ausländer in einem ausländischen Staate vornehmen. Die einfache und rücksichtslose Ausdehnung der in unserem Strafgesetze enthaltenen Freiheitsbeschränkungen auf diese Handlungen verletzt die Souveränität des ausländischen Staates" (S. 221.) „Nur eine Ausnahme ist hier anzuerkennen, sie betrifft die eigentlichen Staatsverbrechen. Hier gewähren sich die Staaten nur unvollkommenen Schutz". (S. 223). Diesen Grundsatz des internationalen Strafrechtes vertritt auch das deutsche Strafgesetzbuch im § 3 und § 4 Abs. 1—3.

Übertragen wir diesen Grundsatz nun auf die prozessuale Seite, so kommt für die strafgerichtliche Kompetenz der einzelnen Staaten nur das forum domicilii und das forum delicti commisi in Betracht. Ein forum deprehensionis kann nicht in Erwägung gezogen werden, denn wer durch bloße Ergreifung die Gerichtsbarkeit des betr. Landes begründen wollte, würde sich auf den Standpunkt des Weltstrafrechts stellen, der in Praxi nicht besteht, und doktrinell zu verwerfen ist. Eine Ausnahme bilden natürlich nur die

oben erwähnten staatsgefährlichen Delikte, für die auch ein forum dreprehensionis begründet ist.

Wir haben also auch bezüglich der strafgerichtlichen Kompetenz ebenso wie hinsichtlich der civilgerichtlichen, die Eventualität zwischen dem forum delicti commissi und dem forum domicilii vor uns, wovon das letztere aus allgemeinen strafprozessualen Gründen jedoch erst subsidiär in Betracht kommt.

Abschnitt I.

Die civil- und strafgerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen auf hoher See.

Wenden wir nun das gewonnene Resultat auf die Zuständigkeitsfrage für Ansprüche aus Zusammenstößen von Schiffen verschiedener Nationalität an, und setzen voraus, um das Thema konkreter zu gestalten, daß das Schiff, welches durch Nachlässigkeit seines Steuermanns die Kollision herbeigeführt hat, einen Hafen anläuft, der dem Staate angehört, dessen Flagge das beschädigte Fahrzeug führte. Da ergiebt sich denn folgendes. Wohnsitz bedeutet für ein Schiff und seine Besatzung den Heimatshafen, also hier den Heimatshafen des Deliquenten. Das forum domicilii wäre mithin ein fremdländisches. Da jedoch hinsichtlich des civilrechtlichen Anspruchs, der Beschädigte die Wahl zwischen dem forum domicilii und dem forum delicti commissi hat, und erst im Notfalle das ausländische Gericht angehen wird, so tritt nach dieser Richtung hin für unsere Untersuchung das forum domicilii jedenfalls vorerst zurück. Dasselbe aber gilt für die Beurteilung des strafprozessualen Gerichtszustandes. Denn auch hier wäre das forum domicilii ein ausländisches und kommt also für die Zuständigkeit des Staates, in dem der angelaufene Hafen liegt, gar nicht in Erwägung. Wir beschäftigen uns demgemäß nur mit der Frage nach dem forum delicti commissi und zwar zunächst unter der Voraussetzung, daß der Zusammenstoß auf hoher See stattgefunden hat.

Kapitel 1.

Die rechtliche Natur der „hohen See".

Der Aufenthalt des Thäters, d. h. des für die Steuerung des fremden Schiffes verantwortlichen Offiziers, welcher die Kollision herbeigeführt hat, ist die offene See, die Handlung erfolgte vermittelst des Schiffes. Welche Stellung nimmt nun die offene See im Völkerrechte ein? Heutzutage allgemein anerkannt ist der Satz, das offene Meer, die hohe See ist frei, d. h. der Souveränität keines Staates unterworfen. Zum ersten Male[31]) wurde dieser Gedanke von Hugo Grotius in seiner berühmten Jugendschrift von 1616 „Mare liberum seu de jure quod Batavis competit ad Indica commercia" ausgesprochen. Derselbe wurde jedoch sofort von dem Engländer John Selden in seinem „Mare clausum" bekämpft, welcher die englischen Oberherrschaftsgelüste zur See im Zeitalter Cromwells wissenschaftlich rechtfertigen wollte. Dagegen hat im Laufe des 18. und 19. Jahrhunderts die Staatenpraxis das Prinzip der Meeresfreiheit sanktioniert, und heute ist es, wie gesagt, völkerrechtliches Gewohnheitsrecht. Mit welchen Vernunftgründen man diesen Satz hat ver-

---

31) In früherer Zeit ist der Rechtszustand des Oceanus schwankend gewesen. Nach römischem Recht scheint das Meer frei gewesen zu sein, denn darauf weisen eine Digesten- und zwei Institutionenstellen hin (e. 2. § 1 D. de div. rer. et qual 1.8 und § 1 I. 2,1 sowie § 5 h t) doch kann es sich hier auch um die Unfähigkeit des Meeres, Gegenstand des Privateigentums zu sein, handeln wenn man aus der Terminologie (proprietas) schließen will. In der römischen Kaiserzeit haben sich jedenfalls die Imperatoren das Attribut der Oberherrschaft über den Ocean beigelegt, wie l. 9. D. de lege Rhod. de jactu 14,2 besagt: *Ἀντωνῖνος εἶπεν εὐδαίμων ἐγὼ μὲν τοῦ κόσμου κύριος, ὁδὲ νόμος τῆς θαλάσσης.* Die byzantinischen Kaiser behielten dies Recht bei, ebenso wie im Mittelalter die römischen Kaiser deutscher Nation.

teidigen wollen z. B. daß er der Natur des Meeres entspräche oder daß es für einen Staat faktisch unmöglich wäre, dauernde Herrschaft über das Meer auszuüben, oder daß die Meeresfreiheit im allgemeinen Interesse der Kulturnationen liege,[32][33] ist für die rechtliche Behandlung gleichgültig. Uns genügt hier, daß „die Freiheit des Meeres auf dem Nichtvorhandensein beschränkender völkerrechtlicher Normen beruht," wie Ullmann und Heilborn[34] sagen. Derselben Ansicht ist auch Stoerk[35] nach welchem in der Unstaatlichkeit in der Anationalität der alleinige Grund für die Freiheit des offenen Meeres gelegen sei, alles andere seien keine Rechtsgründe.

Es ist also jede einseitige staatliche Herrschaft über die offene See ausgeschlossen. Das bedeutet aber nicht, sagt Liszt,[36] daß das Meer res nuleius ist, sondern es ist „res communis omnium". Unter diesem Ausdrucke ist im völkerrechtlichen Sinne u. E. zu verstehen, daß kein Staat einseitig das Gebiet weder zu okkupieren noch Hoheitsrechte über dasselbe auszuüben vermag, nur die Völkerrechtsgemeinschaft der Staaten als solche gewisse Befugnisse über das Meeres-

---

32) Nau, Grundsätze des Völker-Seerechts S. 74 ff. Negropontes, S. 3.

33) v. Martens-Bergbohm Bd. 1 S. 274 fügt hier noch hinzu: „Nicht die Natur hat es geschaffen, sondern vielmehr die allen Völkern gewordene Erkenntnis, daß das Meer ein Band der Verbindung zwischen ihnen allen ist, daß von seiner Freiheit ihre Wohlfahrt, ihre Kraftentfaltung, ihre gesamte Stellung als Glieder der Völkergesellschaft abhängt."—

Ganz falsch ist es natürlich, wenn man wie Attlmayr, Elemente Bd. 1 S. 1—3 und Hautefeuille, histoire des origines ꝛc. S. 16, die Freiheit des Meeres damit rechtfertigen will, daß es nicht Gegenstand des Besitzes oder Eigentums werden kann. Das sind privatrechtliche Begriffe, die nicht hier her gehören.

34) Völkerrecht S. 210; System des Völkerrechts S. 103.

35) Holtzendorffs Handbuch Bd. 2 S. 474.

36) Völkerrecht S. 140.

territorium hat. Durch die ungeheure Steigerung des internationalen Verkehrs im Laufe des letzten Jahrhunderts haben die mannigfaltigen Beziehungen untereinander der civilisirten Staaten immer mehr zugenommen und haben sich häufig positivrechtlich konsolidiert, wie die vielen neueren internationalen Vereinbarungen beweisen. Man kann geradezu sagen, in vieler Hinsicht, politischer wie rechtlicher, betrachten sich die civilisierten Staaten, die die Völkerrechtsgemeinschaft bilden, als solidarisch, so auch für die Rechtsverhältnisse des offenen Meeres, wofür die internationalen Konventionen den Beleg bilden. Den Gegenstand dieser Konventionen bilden auch gewisse Verordnungen über den Schiffahrtsverkehr und der Schiffahrtspolizei auf offener See. Wie charakterisieren sich rechtlich diese Verordnungen, gründen sie sich auf eine Art Hoheitsrecht der Völkerrechtsgemeinschaft auf offener See? Dieses müßte dann aber aus einer allgemeinen Souveränität der Völkerrechtsgemeinschaft entspringen, und wir kämen damit zum Weltstaat. Zur Klärung der Sachlage müssen wir darum näher auf den Begriff der Völkerrechtsgemeinschaft eingehen. Was versteht man darunter? v. Martens-Bergbohm[37]) läßt sich darüber folgendermaßen aus: „Die internationale Gemeinschaft ist die freie Verbindung unter den Staaten zur Erreichung der höchsten Ausbildung der Kräfte und Befriedigung ihrer vernünftigen Bedürfnisse durch gemeinsame Tätigkeit.“ Die Völkerrechtsgemeinschaft hat nicht etwa den Charakter eines Weltstaats; Schafter[38]) hat ganz recht, wenn er die Alternative verwirft, entweder grundsätzliche internationale Anarchie, bei der es nur Macht und keine Rechtsfragen giebt, oder Weltstaat d. h. eine Organisation, welche als solche außer und über den Einzelstaaten steht und damit diese als souveräne Gebilde begriff-

37) Völkerrecht Bd. 1 S. 200.
38) Hohe Politik S. 16.

lich regiert. Der Weltstaat kann und darf nicht sein, also bleibt nur die internationale Anarchie, „Tertium non datur“. Ein drittes giebt es und muß es geben, denn sonst wäre in der That das Völkerrechtssystem illusorisch, das ohne einen Organismus nicht bestehen kann, der „selbstständig, in voller begrifflicher Unabhängigkeit von seinen einzelnen Gliedern“ dasteht.[39]) Diesen Organismus bildet die Völkerrechtsgemeinschaft, eine freie Staatengesellschaft, ähnlich wie eine Aktiengesellschaft, wenn man uns ausnahmsweise eine privatrechtliche Analogie gestattet. Allerdings fehlt Statut und Vorstand, man müßte denn als Anfang dazu den ständigen Schiedsgerichtsausschuß mit seinem Sitz im Haag ansehen, wie er in der neuesten sog. Friedenskonferenz von 1899 beschlossen worden. Ob ein solcher Vorstand ebenso wie eine straffere Konsolidierung der Organisation der internationalen Gemeinschaft wünschenswert sei, ist eine andere Frage, die nicht hierhergehört. Jedenfalls ist die Organisation da. „Ihr Grundprinzip[40]) ist die Unabhängigkeit der Staaten, ihre Organe sind die internationalen Kongresse und Konferenzen. Organe der gesetzgebenden, vollziehenden und richterlichen Gewalt, wie der Staat sie besitzt, hat sie nicht.“ Die äußerliche Betätigung der Völkerrechtsgemeinschaft liegt nun in den internationalen Verträgen. Da deren Gegenstand auch, wie wir sahen, Verordnungen für die Schifffahrt auf hoher See bilden, so kann nach obiger Erörterung die juristische Konstruktion derartiger Verordnungen keine Schwierigkeit mehr machen. Die Völkerrechtsgemeinschaft ist eine freie Gemeinschaft und nur durch „freie“ Willensübereinstimmung der einzelnen Glieder kann sie sich bethätigen, durch Verträge. Infolgedessen entspringen auch diese gemeinsamen Verordnungen

39) Schaffer S. 16.
40) Vgl. v. Martens-Bergbohm Bd. 1 S. 217.

der Staatengesamtheit, sie sind gewissermaßen Selbstbeschränkungen der Einzelnen im Interesse der Allgemeinheit. Ist aber der Vertrag geschlossen, so ist er bindend für den Einzelstaat, er steht über ihm und insofern ist die Selbstständigkeit der Völkerrechtsgemeinschaft als Organismus gewahrt. Es ist darum der Begriff der internationalen Verwaltung, wie ihn neuerdings manche insbesondere Martens und Stoerk aufstellen, überflüssig. Er ist verwirrend, wenn ihn auch Martens[41]) als etwas anderes charakterisieren will, wie die innerstaatliche Verwaltung, da die internationale auch die gesetzgebende und richterliche Gewalt in sich begreife. Ihren Gegenstand bilde die Gesamtheit aller staatlichen Aufgaben und Rechtsverhältnisse, welche die Landesgrenzen des Staates überschreiten. Die Bedingungen des internationalen Verwaltungsrechts würden nicht von einer über den Staaten vorhandenen höheren Macht aufgestellt, sondern durch Willensübereinstimmungen. Dem ist aber entgegenzuhalten, daß der Begriff der Verwaltung nun einmal aus dem (inneren) Staatsrecht hergenommen ist, daß er notgedrungen eine über den Verwaltungsorganen liegende Macht voraussetzt, insbesondere den Staat mit seiner Souveränität. Bei internationaler Verwaltung müßte man konsequenterweise auf den Völkerstaat kommen, den es nicht giebt, wie ja Martens auch selbst zugesteht.

Die Rechtsgrundlage für die internationalen Verordnungen bilden also die Verträge der die Völkerrechtsgemeinschaft bildenden Staaten. Gerade zur Sicherung des Seeverkehrs sind dieselben sehr zahlreich. Beispiele bilden die Aufstellung von Regeln zur gemeinschaftlichen Bekämpfung des Sklavenhandels zur See in der Brüsseler Generalakte vom 2. Januar 1892, ferner die Haager Convention vom 6. Mai 1882 betreffs Regelung des Schutzes der gemein-

41) Völkerrecht Bd. 2 S. 1—9.

samen Ausübung der Hochseefischerei. Insbesondere finden wir auch derartige gemeinsame Verordnungen beim Seestraßenrecht und zwar in der Convention vom 4. April 1880,[42]) wo Schutzmaßregeln zur Vermeidung des Zusammenstoßes auf See festgesetzt werden. Nirgends aber finden wir, daß eine internationale Zwangsgewalt bezw. Jurisdiktion über Verstöße gegen die Normen des Seestraßenrechts, wie sie die Convention vom 4. April 1880 festgesetzt hat, vereinbart wäre. Jene internationalen Verordnungen „zur Vermeidung des Zusammenstoßes auf See" haben eigentlich auch nur den Leitfaden gegeben, wie im einzelnen die nationalen Gesetzgebungen diese Materie regeln sollen, damit möglichste Übereinstimmung unter den verschiedenen Nationen in den Verhaltungsmaßregeln über die Technik des internationalen Schifffahrtsverkehrs herrsche.

Es sind dies nur Polizeiverordnungen. Was für rechtliche Nachteile den Zuwiderhandelnden sowohl in civilrechtlicher als auch in strafrechtlicher Hinsicht treffen sollen, ist nicht international festgesetzt, geschweige denn, daß über jurisdiktionelle Zuständigkeit etwas bestimmt wäre. Wenn das Institut für internationales Recht in seiner Resolution vom 9. September 1887 zu Heidelberg folgende Vorschläge macht[43]): „Le navire abordeur peut être saisi dans tout port même de relâche. On donne compétence au juge du domicile du défendeur au juge du domicile le plus voisin du lieu du sinistre, au juge du port de destination du navire abordeur, au juge du port ou le navire abordeur entreva premièrement en relâche et enfin au juge du lieu ou le navire est saisi" — so sind dies eben nur Vorschläge. Eine

---

42) International regulations for preventing collisions at Sea, passed at the Washington international maritime conference, Nouveau Recueil de traités II. Ser. Bd. 22 S. 117 ff.

43) Abgedruckt bei Latour, la mer territoriale S. 264.

derartige weitgehende internationale Befugnis zu vermuten, läßt sich kein Rechtsgrund finden, denn das Meer ist prinzipiell frei, eine gemeinsame Souveränität der internationalen Staatengesellschaft giebt es nicht, positivrechtlich ist über eine solche gemeinsame Jurisdiktionsgewalt nichts bestimmt worden, und eine Annahme so weit ausgedehnter gewohnheitsrechtlicher singulärer Befugnisse der einzelnen Staaten über die offene See würde gegen einen anerkannten Satz des internationalen Seerechts verstoßen. Das Resultat ist jedenfalls, daß die hohe See keiner Gebietshoheit untersteht, daß auf ihr selbst kein Strafgesetz und keine Privatrechtsordnung herrscht, und es darum auch hier kein forum delicti commissi giebt. Bleibt deswegen die That straflos und der Beschädigte ohne Schadensersatz, oder wessen Gerichtsgewalt unterliegt der Fall? Zu diesem Zweck ist auf die Rechtsstellung der Schiffe näher einzugehen.

Kapitel 2.

Die rechtliche Stellung der Schiffe auf hoher See.

Die Schiffe auf offenem Meere gelten im Völkerrechte als schwimmende Gebietsteile des Landes, dem sie ihrer Nationalität nach angehören und dessen Flagge sie zu führen berechtigt sind.[44]) Dies versteht sich sowohl von Kauffahrteischiffen, wie von Kriegsschiffen. Sie sind deswegen samt ihrer Besatzung der vollen Souveränität und damit auch der Jurisdiktion ihres Flaggenstaates unterworfen, welche jeden, der zur Besatzung gehört, ergreift, gleichgültig, ob Inländer oder Ausländer. Für die Schifffahrt auf hoher

44) Bluntschli S. 190; v. Martens Bd. 2 S. 235; Perels intern. öffentliches Seerecht S. 65; Calva S. 265, Pillimore Bd. 1 S. 397 und vielen andere.

See ist dies wenigstens unbestritten. Man hat diese Singularität aus der Fiktion einer vorübergehenden Okkupation der Meeresstelle, auf welcher sich das Schiff gerade befindet, erklären wollen, denn über diese Meeresstelle habe der Flaggenstaat dadurch gewissermaßen Territorialhoheit erlangt, welche dann auch das Schiff ergriffe,[45]) eine überflüssige Erklärung, die nur zu falschen Konsequenzen führt.[46]) Perels[47]) nennt mit Recht die Annahme einer solchen temporären Gebietshoheit über der Stelle des Meeres geradezu bedenklich, zumal wenn man sie bei Kriegsschiffen sogar bis auf Kanonenschußweite vom Schiffe ab ausdehnen will. Denn ein Ineinandergreifen der Schiffsterritorien verschiedener Nationen wäre unvermeidlich und das würde zu unlöslichen Konflikten von Rechten führen.[48]) Mit dieser Fiktion zugleich wollen aber auch manche überhaupt die Begriffsbestimmung des Schiffes als wandelnder oder schwimmender Gebietsteil seines Heimatslandes fallen lassen, so in neuerer Zeit Heilborn und Pradier-Fodéré, von den älteren Autoren Hartmann und Kaltenborn. Hartmann[49]) meint daß sich für die Begriffsbestimmung eines Schiffes als eines wandelnden oder schwimmenden Gebietsteiles keine allgemeine Geltung nachweisen lasse; insbesondere spreche die deutsche Gesetzgebung nicht dafür, dort sei nur von Nationalität und Staatsangehörigkeit der Schiffe

---

45) Harburger (Inland) S. 109 ff.

46) Hugo Grotius führt man meistens als Vater dieses Gedankens an, indem man auf Liber II. Caput III. §. 13 Abs. 2 De jure belli ac pacis hinweist: Videtur autem imperium in maris portionem eadem ratione acquiri, qua imperia alia, it est, ut supra diximus, ratione personarum et ratione territorii. Ratione personarum, ut si classis, qui maritimus est exercitus, aliquo in loco maris se habeat.

47) Intern. öffentl. Seerecht S. 47—48.

48) Auch Pradier-Fodéré a. a.O. Bd. 2. S. 175—76 verwirft die Fiktion von der Okkupation der Meeresstelle.

49) Institutionen des praktischen Völkerrechts S. 189.

und dem ihnen zu gewährenden Schutze die Rede. Er giebt deshalb folgende Begriffsbestimmung[50]: „Schiffe sind zur Seefahrt bestimmte Verkehrsmittel, welche mit ihrer Bemannung unter dem Schutze eines Staates stehend, eine gewisse Nationalität oder Staatsangehörigkeit haben, die sich namentlich darin ausspricht, daß Schiff und Mannschaft auf freiem Meere der Gesetzgebung und Gerichtsbarkeit des Heimatsstaates unterworfen bleiben und den Schutz desselben genießen". Hartmann will sich damit auf den Wortlaut der Deutschen Reichsverfassung Art 4. Nr. 7 stützen. Mit einer derartigen Definition würde man die Bemannung des Schiffes auffassen als „eine eigentümliche Genossenschaft unter dem Schutze des Staates stehend, welchem das Schiff seiner Nationalität nach angehört," wie Kaltenborn[51] sagt, also als Schiffsgenossenschaft. Wie will man aber die Herrschaft des Staates über dieselbe völkerrechtlich begründen? Es giebt u. E. doch nur 2 Möglichkeiten, in denen sich die staatliche Souveränität bestätigt, entweder als Gebietshoheit — und als solche charakterisiert sich die staatliche Herrschaft über das Schiff, wenn man den Begriff des schwimmenden Gebietsteils festhält — oder als Personalhoheit, wenn man das Gewicht auf die Bemannung legt, die als Schiffsgenossenschaft unter dem Schutze des Flaggenstaates steht. Soll aber die staatliche Herrschaft über das Schiff sich auf die Personalhoheit gründen, dann untersteht u. E. der Ausländer, der sich unter der Schiffsmannschaft befindet, nicht der Herrschaft des Flaggenstaates. Auf ihn kann sich doch die Personalhoheit des fremden Staates unmöglich erstrecken. Dies würde zu den bedenklichsten Konsequenzen führen. Wenn Kaltenborn[52] diese Folgerung ableugnet, so widerspricht dies allen Regeln des

50) Vers. S. 190.
51) Grundsätze des Seerechts S. 347.
52) a. a. O. S. 347.

Völkerrechts. Um derartige Konsequenzen zu vermeiden hinsichtlich der Ausländer, welche sich unter der Schiffsmannschaft befinden, halten wir an der Begriffsbestimmung des Kauffahrteischiffes als schwimmenden Gebietsteiles seines Heimatstaates fest. Auch entspricht dieselbe u. E. wohl der deutschen Gesetzgebung, zumal da die Gerichtspraxis, wenigstens die preußische, an dem Begriff festhält.— [53])

Ein Kapitän oder Steuermann, der beim Steuern seines Schiffes die internationalen Verhaltungsmaßregeln zur Vermeidung des Schiffszusammenstoßes vernachlässigt, und durch diese Fahrlässigkeit einen solchen herbeiführt, der eventuell den Tod von vielen Menschen veranlaßt, ist demnach auf offener See der Gerichtsgewalt seines Flaggenstaates unterworfen. Welcher Gerichtsstand prozessualisch damit begründet ist, zumal da auf hoher See das forum delicti commissi fehlt, wird im Folgenden erörtert werden.

Kapitel 3.

Die Konsequenzen dieser juristischen Konstruktionen für die Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen auf hoher See.

§ 1.

Zusammenstöße von Kauffahrteischiffen.

Für die civilprozessuale Zuständigkeit bemerkt v. Bar [54]) folgendes: „Für rechtswidrige auf offner See, nicht an Bord eines Schiffes begangene Handlungen fehlt es an einem Deliktsorte mit Jurisdiktion, daher kann nur das

53) Vergl. Goldtammer's Archiv Bd. 3 S. 658 ff.
54) Theorie und Praxis Bd. 2 S. 428.

Gericht des Domizils und bei Klagen auf Schadenersatz gegründet auf Zusammenstoß von Schiffen das Gericht, welches der Heimatstaat des Schiffes als das zuständige bezeichnet, für zuständig erachtet werden, in Ermangelung einer abweichenden besonderen Bestimmung also das Gericht des Heimatshafens des in Anspruch genommenen Schiffes." Es kann also für die civilrechtlichen Schadenersatzansprüche nur noch das forum domicilii in Betracht kommen,[55])[56]) wozu ja auch schon die obigen völkerrechtlichen Voraussetzungen vorhanden sind. Ein international anzuerkennendes forum des rein faktischen Aufenthaltes oder des Arrestes anzunehmen, erscheint aus obigen Gesichtspunkten als unzulässig. v. Bar sagt darüber folgendes[57]): Ein jeder, solange er sich persönlich in einem Staate aufhalte, sei für seine Person, und solange er dort Sachen oder Vermögensrechte besitze, im Bezug, auf diese der Souveränität des Staates unterworfen. „So ließe es sich zur Not rechtfertigen, sagt v. Bar weiter, daß, wenn ein ausländischer Schuldner im Inlande ergriffen oder sein im Inlande befindliches Gut mit Arrest belegt wird, im ersten Falle bis zum Belaufe der für die Freilassung gestellten Kaution, im letzten bis zum Betrage der mit Arrest belegten Sachen, eine Verurteilung auch ohne die Voraussetzung eines anderweit begründeten Gerichtsstandes erfolgen könnte. Indeß beruht ein solcher auf die momentan rein faktische Herrschaft gegründeter Gerichtsstand doch schließlich auf der Voraussetzung eines völligen Mistrauens in die Justiz anderer Staaten und auf dem Bestreben in einseitiger Weise möglichst viele Streitsachen, bei denen Inländer beteiligt sein können, will-

55) Ebenso Ortolan S. 284.

56) v. Martens-Bergbohm Bd. 2 S. 342 meint, bei Schiffszusammenstößen auf hoher See bliebe den Parteien nur übrig, das Gericht durch Vereinbarung zu bezeichnen.

57) Theorie und Praxis. S. 433.

kürlich der eignen Jurisdiktion zu vindizieren und sie demjenigen Gerichte zu entreißen, das naturgemäß die Entscheidungsgewalt über die Streitsache nach dem oben aufgestellten Hauptgrundsatze haben sollte. Es erscheint daher richtig, einem solchen Gerichtsstande die internationale Anerkennung zu versagen. Daher kann auch z. B. der in § 23 der deutschen Civilprozeßordnung[58]) normierte Gerichtsstand keine internationale Wirksamkeit beanspruchen." Wir schließen uns der Barschen Ansicht vollkommen an, denn den § 23 C. P. O. auf solche Fälle auszudehnen, würde zu einem internationalen Kompetenzkonflikt führen. Das deutsche Gericht, an das sich die durch den Schiffszusammenstoß geschädigte deutsche Rhederei wendet, würde, wenn es sich für zuständig erklären wollte, damit in die Souveränitätssphäre eines fremden Staates eingreifen, also wider das Völkerrecht verstoßen. Es liegt hier u. E. für den deutschen Richter der Fall vor, wie wir ihn Eingangs skizziert haben, daß sein Gesetz, die deutsche Civilprozeßordnung, keine Auskunft darüber giebt, ob es in diesem Fall auf den Ausländer angewendet sein will oder nicht; aus § 23 ist dies nicht zu entnehmen. Darum muß sich der Richter fragen, welches ist das zuständige Gericht, dessen Urteil eine exceptio rei judicatae im internationalen Sinne bildet, d. h. welches ist der international anzuerkennende Gerichtsstand für diese Sache. Die Antwort haben wir bereits oben in Bar's Erörterungen gefunden, es kann in diesem Falle nur das

58) § 23 C. P. O. Für Klagen wegen vermögensrechtlicher Ansprüche gegen eine Person, welche im deutschen Reich keinen Wohnsitz hat, ist das Gericht zuständig, in dessen Bezirke sich Vermögen derselben oder der mit der Klage in Anspruch genommene Gegenstand befindet. Bei Forderungen gilt es als der Ort, wo das Vermögen sich befindet, der Wohnsitz des Schuldners und, wenn für die Forderung eine Sache zur Sicherheit haftet, auch der Ort, wo die Sache sich befindet.

forum domicilii sein. Wendet dagegen der deutsche Richter ohne weiteres den § 23 C. P. O. an, so wird sich voraussichtlich ein internationaler Konflikt entspinnen. Der wahrscheinlich verurteilte Beklagte, wendet sich nun an das zuständige Gericht seines Heimatstaates, dieser erkennt das deutsche Urteil nicht an, da es ja von einem unzuständigen Gericht gefällt, keine res judicata im internationalen Sinne bildet, und entscheidet womöglich genau entgegengesetzt wie das deutsche Gericht. Der Justizkrieg ist da, und er kann in diesem Falle sehr häufig vorkommen, denn „les pavillons de tous les pays se croisent sur les mers et fréquemment des abordages se produisent entre navires de nationalités différentes", sagt Buret.[59]) Er citiert dabei folgenden Fall[60]). Das italienische Schiff Ortigia stieß im Mittelmeer mit dem französischen Schiff Oncle Joseph zusammen. Das französische Gericht zu Marseille und das italienische Gericht zu Livorno erklärten sich für kompetent und fällten entgegengesetzte Urteile. Das italienische Gericht erklärte den französischen Kapitän für schuldig und verurteilte ihn zur Tragung des Schadener-

59) L' abordage maritime S. 217.

Jener Verfasser giebt auch S. 242—243 eine Übersicht über die Verschiedenheiten der Kompetenzregulierungen bei Schiffszusammenstößen in den Prozeßordnungen der meisten Staaten. Danach erklärt sich die französische Gerichtsbarkeit im Art. 14 und 15 code civil für kompetent bei Schiffszusammenstößen in offener See, wenn nur ein Franzose Partei ist, dagegen nicht, wenn beide Parteien Fremde sind. Die belgische Gesetzgebung erklärt sich für kompetent, wenn eine Partei Ausländer ist; die englische erklärt sich für kompetent, wenn ein Engländer in Frage kommt. Die Gesetzgebung der Vereinigten Staaten erklärt sich bei Schiffszusammenstößen auf offener See immer für kompetent. Die italienische Gesetzgebung erklärt ihre Gerichte für kompetent, wenn sie Gerichte des Bestimmungshafens oder des ersten angelaufenen Hafens sind, gleichgültig, ob die Parteien sämtlich Ausländer oder nur teilweise Ausländer und Inländer sind.

60) S. 244–45.

satzes; das französische Gericht erklärte den italienischen Kapitän für schuldig und verurteilte die italienische Rhedereigesellschaft zum Schadenersatze. Wir stehen nun vor einem unlöslichen Konflikt, zumal wenn zur Vollstreckung der Urteile Schiffe beider Gesellschaften in jedem Lande mit Arrest belegt worden, wie hier auch der Fall gewesen. Entscheidung traf dann später ein internationales Schiedsgericht. Um derartigen Konflikten zu entgehen, halten wir an der vertretenen Ansicht fest, daß bei Zusammenstößen von Kauffahrteischiffen verschiedener Nationalität auf hoher See auf den international anzuerkennenden Gerichtsstand zurückgegriffen werden muß, wenn die Prozeßordnung des angerufenen Gerichts keine ausdrückliche Auskunft über die Kompetenzfrage in diesem Falle giebt. Der allgemein international anerkannte und auf völkerrechtlicher Basis beruhende Gerichtsstand ist hier das forum domicilii. Das angerufene inländische Hafengericht muß sich also für inkompetent erklären und den inländischen Kläger abweisen.[61])

Ebenso kann in strafgerichtlicher Hinsicht nur noch das forum domicilii in Frage kommen. Denn ein forum des Aufenthaltsortes oder gar deprehensionis anzunehmen, widerspricht dem in der Einleitung ausgesprochenen Standtpunkt des internationalen Strafprozeßrechts sowie dem der deutschen Gesetzgebung. Hieraus allein schon ergiebt sich die Unzulässigkeit einer etwaigen Ausdehnung des Gesetzes betr. Untersuchungen von Seeunfällen vom 27. Juli 1877. § 2 lautet: Gegenstand der Untersuchung sind Seeunfälle 1. deutscher Kauffahrteischiffe, 2. ausländischer Kauffahrteischiffe, wenn der Unfall sich in deutschen Küstengewässern ereignet hat, oder die Untersuchung vom Reichskanzler

61) Wenn Pradier-Fodéré Bd. 5 S. 325 Zuständigkeit der inländischen Gerichte zu provisorischen Maßregeln annimmt, so mag das vom Standpunkt der französischen Gesetzgebung aus gerechtfertigt sein, vom internationalen Standpunkt nicht.

verordnet ist. Diese letzte Bestimmung könnte man, wie Negropontes[62]) richtig bemerkt, auf alle Meeresteile, also auch auf die offene See anwenden. Es könnte also für Schiffszusammenstöße, erfolgt auf hoher See, eine Untersuchung angeordnet werden. Daß darunter eine strafrechtliche Untersuchung verstanden sein soll, durch die zugleich das Gericht des Hafens, von dem aus die Untersuchung eingeleitet werden kann, zuständig würde, ist nicht anzunehmen. Dies widerspräche, wie gesagt, sowohl dem Standpunkt des internationalen Strafrechts, wie dem der deutschen Strafgesetzgebung durchaus, wonach Verbrechen, begangen von Ausländern im Auslande, nicht bestraft werden, mit Ausnahme der staatsgefährlichen Delikte. Auch dient wie Negropontes weiter ganz richtig sagt, dies Gesetz nur administrativen Zwecken, höchstens sollte eine derartige Untersuchung eine „Entschädigungsforderung von seiten des Staates oder Privatpersonen dem fremden Staat gegenüber begründen."

Wir kommen also zu dem Resultat, daß wenn der Zusammenstoß von Kauffahrteischiffen auf offener See stattgefunden hat, mangels eines forum delicti commissi, nur der Heimatsstaat des beschädigenden Schiffes sowohl in civilrechtlicher wie in strafrechtlicher Hinsicht Jurisdiktionsgewalt hat, und das Gericht des Hafens, den der Beschädiger etwa angelaufen hat, znr Aburteilung der civilrechtlichen wie strafrechtlichen Ansprüche des Beschädigten unzuständig ist, ebenso wenig könnte der Staatsanwalt des Hafenortes gegen den verantwortlichen Offizier einschreiten.

---

62) Zuständigkeit der Staaten für die auf dem Meere begangenen Delikte S. 25.

§ 2.

Zusammenstöße von Kriegsschiffen.

Größer ist unter Umständen die Schwierigkeit, wenn es sich um Zusammenstöße von Kriegsschiffen handelt. Es sind hier 3 Möglichkeiten zu unterscheiden.

1. Beide Schiffe gehören einer Kriegsmarine von zwei verschiedenen Staaten an.

2. Nur ein Schiff ist Kriegsschiff und zwar das beschädigte.

3. Das beschädigende Schiff ist Kriegsschiff.

Es gelten auch hier dieselben völkerrechtlichen Voraussetzungen, wie für die Kauffahrteischiffe: auf der offenen See fehlt eine territoriale Staatshoheit, also auch die Gerichtsgewalt über das in ihrem Gebiet begangene Delikt, mit einem Wort ein forum delicti commissi ist nicht begründet.

Ferner sind auch die Kriegsschiffe der Souveränität ihres Heimatstaates unterworfen, aber nicht nur als schwimmende Gebietsteile, sondern in verstärktem Maße, als Repräsentanten und Organe ihres Flaggenstaates. Die völkerrechtliche Stellung der Kriegsschiffe wird genauer im folgenden Abschnitt erörtert werden.

Für die erste Eventualität, die wir ins Auge faßten, ist die Lösung einfacher. Wenn beispielsweise ein deutsches Kriegsschiff durch Pflichtvernachlässigung ein russisches Kriegsschiff auf offener See anrennt und zum Sinken bringt, so geht sowohl die civilrechtliche Schadenersatzfrage, als auch die Bestrafung des Schuldigen nur die beiden Regierungen an, die sich auf diplomatischem Wege verständigen werden, ohne daß die internationale Kompetenz der Gerichte berührt wird.

Anders steht es, wenn eins der Schiffe ein Kauffahrteischiff und zwar zunächst der beschädigende Teil ist. Gegen den Eigentümer dieses kann, was den Schadenersatzanspruch an betrifft, nur im Wege des Civilprozesses vorgegangen werden. Der in seinem Kriegsschiff verletzte Staat muß also die ordentlichen Gerichte anrufen.[63]) Die Zuständigkeit des Gerichts regelt sich wieder wie bei den Zusammenstößen von Kauffahrteischiffen. Mangels eines forum delicti commmissi ist nur das forum domicilii des Beschädigers zuständig, also nur das Gericht des Staates dem das betr. Kauffahrteischiff seiner Flagge nach angehört.

Die Bestrafung des schuldigen Kapitäns oder Steuermanns kann natürlich auch nur von seiten des Gerichts im Heimatstaate des Thäters erfolgen.

Bei der dritten Eventualität, wenn das Kriegsschiff der beschädigende Teil ist, stoßen wir auf größere Schwierigkeiten. Wie kommt der Beschädigte hier zu seinem Schadenersatz? Buret[64]) sagt dazu folgendes: „Il faut faire ici une distinction suivant que le demandeur actionne l' État, auquel appartient le navire de guerre ou bien le commandant de ce navire comme personnellement responsable. S' il actionne l' État, il devra agir pair voie diplomatique, soit s' adresser aux tribunaux du défendeur, tous autres tribunaux seraient incompétents. Cette règle est une conséquence nécessaire de l' indépendance et de la souveraineté des États." Dies folgt schon z. T. aus den oben entwickelten Grundsätzen, wonach nur das forum domicilii des Beschädigers zuständig ist. In diesem Fall kann der beschädigte Teil, also etwa die Rhederei des beschädigten Schiffes, natürlich nicht ohne weiteres den fremden Staat bei seinen

63) Derselben Ansicht Buret S. 247: Le gouvernement auquel appartient le navire abosdé intente une action en dommages intérêts contre l' abordeur.

64) L' abordage maritime S. 249.

Gerichten verklagen, sondern es bedarf dazu, wie Buret ganz richtig sagt, der Vermittelung des Ministers des Auswärtigen. Als Beispiel citirt jener Verfasser[65]) den Zusammenstoß des englischen Kriegsschiffes Sultan mit dem französischen Kauffahrteischiff Ville de Victoria: „La compagnie des chargeurs réunis n' a pas essayé de traduire le gouvernement anglais devant les tribunaux francais et s'est adressé directement au ministre des affaires étrangères.

Wie ist aber zu entscheiden, wenn der Beschädigte den Commandanten des Kriegsschiffes persönlich haftbar machen will? Wir schließen uns auch hier Buret's Ansicht an, der sich folgendermaßen darüber erklärt[66]): „La question est plus délicate, mais nous croyons qu'elle comporte la même solution. Le commandant du navire de guerre a agi en effet dans l' exercice de ses fonctions, en sa qualité de représentant de son gouvernement. Sans donte, comme le fait remarquer M. Calvo (Bd. 1 § 621) l' inviolabilité reconnue aux bâtiments de guerre n' entraine pas l' irresponsabilité des personnes, qui les montent, seulement les actions à diriger contre elles doivent être poursuivies par voie diplomatique.

Es müssen also alle Schadenersatzklagen, mögen sie nun gegen den Staat oder gegen den Schiffskommandanten gerichtet sein, den Weg der diplomatischen Vermittelung nehmen.

Was die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Kommandanten anbetrifft, so sind nur die Gerichte des Staates, dem das Kriegsschiff ressortiert, zuständig. Dies folgt sowohl aus der allgemeinen Zuständigkeit des forum domicilii, wie aus der Rechtsnatur des Kriegsschiffes.

---

65) L' abordage maritime S. 250.

66) eodem.

Abschnitt II.

Die civil- und strafgerichtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen in Küstengewässern.

Hat der Schiffszusammenstoß in Küstengewässern stattgefunden, so handelt es sich zunächst darum, festzustellen, ob der Uferstaat überhaupt obrigkeitliche Handlungen gegen die in seinem Küstengewässer sich aufhaltenden Schiffe vornehmen darf. Zu diesem Zwecke ist das Verhältniß des Uferstaates zum Küstengewässer und das Verhältniß des Uferstaats zu ausländischen Schiffen, sowohl Kauffahrteischiffen wie Kriegsschiffen, die sich in seinen Küstengewässern befinden, zu bestimmen. Vorab muß aber der Begriff des Küstengewässers festgestellt und abgegrenzt werden.

Kapitel 1.

Feststellung und Abgrenzung des Begriffes „Küstengewässer."

Was sind Küstengewässer, und fallen sie unter den allgemeinen Begriff des Staatsgebiets, oder unterscheiden sie sich von ihm? Darüber bestehen allenthalben Kontroversen. Schon über die Bezeichnung „Küstengewässer" ist man sich nicht einig. Die einen nennen es Territorialmeer, so Perels[67]) und die französischen Publizisten z. B. Latour[68]) Giraud-

67) Internat. öffentliches Seerecht S. 21.
68) La mer territoriale S. 8.

Ferraud,[69]) Buret,[70]) Pradier-Fodéré,[71]) Calvo[72]) und andere. Ebenso hat das Institut für Völkerrecht an dieser Bezeichnung festgehalten.

Dagegen wird von der Mehrzahl der deutschen Autoren als Küstengewässer ein bestimmter Teil des einen Staat umgebenden Meeresgebietes hervorgehoben und ihm rechtlich eine besondere Stellung eingeräumt, während Territorialmeer als ein Sammelbegriff zu bezeichnen ist.[73]) Man hat das Territorialmeer in zwei Begriffe zu scheiden, das Küstenmeer, wie es die herrschende Theorie nennt, und solche Meeresteile, die „vom Landgebiete eines Staates teilweise umschlossen sind",[74]) worunter Häfen, Rheden, Flußmündungen, Binnenmeere, geschlossene Meerbusen und Meerengen zu verstehen sind, welche mit Stoerk[75]) als Eigengewässer bezeichnet werden können. Alle übrigen Teile des einen Staat umgebenden Seegebiets sind Küstengewässer, die zugleich ein Teil des freien offenen Meeres sind, das die Küste des Staates umspült.[76]) Den Eigengewässern

---

69) Régime des naviros étrangers dans les ports et plus parcticulièrment dans les ports français siehe Journal du droit international privé par Clunet 1897 S. 54.

70) L' abordage maritime S. 267 u. a. a. O.

71) Bd. 2 S. 148 u. a. a. O.

72) Bd. 2 S. 274.

73) Vgl. Schücking, das Küstenmeer S. 3, ebenso Attlmayr S. 3 u. 6., Martens-Bergbohm Bd. 1 S. 382.

74) Schücking S. 4

75) Holtzendorff's Handbuch Bd. 2 S. 419, Stoerk charakterisiert dort die Eigengewässer als diejenigen im Zusammenhange mit dem Meere stehenden Wellengebiete, welche ihrer örtlichen Konfiguration nach nahezu von allen Seiten durch Staatsgebiet umschlossen oder doch verhältnismäßig leicht umschließbar sind.

76) Pradier-Fodéré Bd. 2 S. 148 definiert sich folgendermaßen: „Les mers territoriales sont en un mot les parties de la mer, qui baignent les rivages, qui avoisinent immédiatement les côtes et leurs servent en quelque sorte de frontières.

gegenüber nehmen sie eine gesonderte rechtliche Stellung ein, was vielfach von französischen Autoren verkannt wird.[77][78] Ihre Ausdehnung vom Lande seewärts ist je nach den Zeiten verschieden gewesen. Das Kriterium war immer die Möglichkeit für den Uferstaat auf dieses Seegebiet durch Waffengewalt einzuwirken,[79] in früherer Zeit der Hammer- und Lanzenwurf, heute die Kanonenschußweite.[80] Da sich diese aber mit

---

77) Es sind deswegen alle Rechtsnormen, die für die Eigengewässer gelten, nicht ohne weiteres auf die Küstengewässer anzuwenden, da, wie gesagt, beides scharf getrennte Begriffe sind. Dies gilt insbesondere von dem Beschlusse des französischen Staatsrates vom 20. November 1806, der sich für die Kompetenz der französischen Gerichte ausspricht bei Delikten, die von fremden Schiffsangehörigen gegen Nichtangehörige der Schiffsgenossenschaft begangen sind und zwar nur in französischen Eigengewässern. Vgl. Ortolan Règles internation. Bd. 1 S. 293 ff.

78) Daß in der Staatspraxis wirklich zwischen Küsten- und Eigengewässern unterschieden wird, geht aus verschiedenen Landesgesetzen hervor, die über Seefahrt Bestimmungen treffen, z. B. aus dem deutschen Allgem. Handelsgesetzbuch Art. 432 (§ 474 der neuen Fassung) und aus dem Gesetz betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe vom 25. October 1867 § 1, wie folgendes beweisen wird. Diese Gesetze sprechen im angeführten Paragraphen nur von Schiffen, die für die Seefahrt bestimmt sind. Nun ist, wie Stoerk (Holtzendorff Bd. 2 S. 421) richtig bemerkt, die Bedeutnng des Wortes Seefahrt infolge des schwankenden Umfanges des Begriffes „See" zweifelhaft, zumal dort, wo der Zusammenfluß der verschiedenen Eigen- (Hafen) Gewässer und Küstengewässer, die Bezeichnung von physischen Grenzen, bei denen die See ihren Anfang nimmt, unmöglich erscheinen läßt. Deswegen giebt der Gesetzgeber regelmäßig zur näheren Abgrenzung des Begriffes „Seefahrt" für alle Hafenreviere genau die geographischen Punkte an, welche als Seegrenzen der Häfen gelten sollen. Für die deutschen Hafenreviere wurde diese Abgrenzung vorgenommen durch Verordnung des Bundesrats vom 13. November 1874. Es ist damit festgestellt, daß die Staaten insbesondere das deutsche Reich seine Häfen (also seine Eigengewässer) vor seinem übrigen Seegebiet (also seinen Küstengewässern) unterschieden wissen will.

den Fortschritten der Technik ändert, so wurde bisher von seiten der Theorie behauptet, es sei anerkannter völkerrechtlicher Grundsatz, daß das Küstengewässer vom niedrigsten Standpunkt der Ebbe sich drei Seemeilen seewärts erstrecke. Dagegen spricht, daß in Praxi viele Staaten eine weit größere Zone für sich in Anspruch nehmen, z. B. Spanien 6, die Vereinigten Staaten 12 Seemeilen. Auch England hat einen andern Maßstab zur Handhabung seiner Zollgesetze, nämlich einen Bereich von 4 Seemeilen statuiert, auch rechnet es zum Küstengewässer die Wasserfläche, die vom Lande und einer von Vorgebirge zu Vorgebirge gezogen gedachten Linie begrenzt wird, die sogen. Kings- oder Queens Chambers, die als „baysor portions of the sea Cut off by lines drawn from one promontory to another" definiert werde.[81]) Schücking[82]) will jeden Staate die Befugnis zuerkennen seine Grenzen soweit ins Meer hinauszuschieben, als er es für seine Sicherheit erforderlich hält, aber nicht über die Schußweite seiner Kanonen hinaus, welcher Ansicht wir uns anschließen, da sie uns die Differenz zwischen Theorie und Praxis des Völkerrechts zu überbrücken scheint, zumal

79) Schon Grotius war dieser Ansicht, in seinem Buche de jure belli ac pacis lib. II. cap. III § 13 sagt er, die Herrschaft über einen Teil des Meeres werde auch ratione territorii erworben worunter er versteht: quatenus ex terra cogi possunt, qui in proxima maris versantur, nec minus, quam si in ipsa terra reperirentur. Er erkennet also auch nur die uferstaatliche an, soweit sie thatsächlich ausgeübt werden kann.

80) Auf jene hat besonders Bynkershoek in seiner dissertatio de dominio maris cap. II. hingewiesen: Quave omnino videtur rectius eo potestatem terrae extendi, quousque tormenta exploduntur eatenus quippe cum imperare, tum possidere videmur. Loqua autem de his temporibus, quibus illis machinis utimur: alioquin generaliter dicendum esset, potestatem terrae finiri, ubi finitur armorum vis; etenim haec, ut diximus possessionem tuetur.

81) Vgl. Rivier S. 126.

82) S. 13.

die Vorschläge, die die Resolution des Instituts für Völkerrecht vom 31. März 1892 in Art. 2 u. 4[83]) macht, noch nicht von der internationalen Praxis anerkannt sind. Auch über die Landgrenze, von welcher ab die Ausdehnung des Küstengewässers berechnet werden soll, ist man sich nicht einig. Statt des niedrigsten Standes der Ebbe[84]) nehmen manche die Grenze an, bis zu der auf dem Lande noch Strandbatterien errichtet werden können, „die auch beim höchsten Wasserstand einer Gefährdung durch die Flutwelle nicht ausgesetzt sind," so Perels.[85])[86]) Nach Attlmayr[87]) markiert die Tiefenlinie längs des Ufers, wo die Schiffbarkeit für die Schiffe weiter Fahrt beginnt, auch die Grenze der Territorialgewässer gegen die Landseite. Gareis will als Festlandsgrenze[88]) die Linie bestimmen, wo staatliche Verwaltungsanstalten etabliert sind und die Trace der Staatsherrschaftsgrenze effektiv markieren. Ähnlicher Ansicht ist Stoerk,[89]) der als Grenzlinie annimmt: „Die Verbindungslinie derjenigen Punkte, auf welchen und von welchen aus dauernde festländische Anstalten staatlicher

83) Art. II La zone de mer territoriale s' étend à six milles marins (60 au dedré de la latitude) de la laisse de basse marée sur toute l' étendue des côtes.

Art. IV. En cas de guerre, l' État riverain neutre a le droit de fixer par la déclaration de neutralité ou par notification spéciale sa zone neutre au de là de six milles jusqu'a portée des canons des côtes (abgedruckt bei Schücking S. 85.)

84) Jacobsen, Seerecht S. 580—585, läßt die Landgrenze des Küstenmeers mit dem jeweiligen Stand von Flut und Ebbe wechseln.

85) Intern. öffentliches Seerecht S. 24.

86) Die Konsequenz einer derartigen Anschauung ist', daß man in streitigen Fällen zur Dokumentierung des Rechts immer Kanonen an der Küste aufpflanzen müßte, zu welchem Vorschlag sich auch wirklich ein Autor (Kaltenborn S. 242) verstiegen hat!

87) Elemente S. 5.

88) Institutionen des Völkerrechts S. 74.

89) Holtzendorff Bd. 2, S. 412.

Natur zur Ordnung und Kontrolle des auf der angrenzenden Seefläche sich bewegenden maritimen Verkehrs errichtet und dauernd erhalten werden können." Wir schließen uns der Ansicht an, das der niedrigste Stand der Ebbe die Landgrenze sei. Sie ist auch von den meisten europäischen Staaten in der oben schon erwähnten Haager Convention vom 6. Mai 1882 betr. Regelung des Schutzes der gemeinsamen Ausübung der Hochseefischerei angenommen.

Kapitel 2.

Das rechtliche Verhältniß des Uferstaats zum Küstengewässer.

(Modifizierte Souveränität des Uferstaats).

Was nun die rechtliche Natur des Küstengewässers anbetrifft, so behaupten manche, es sei Gebietsteil des Küstenstaats, sei also den sogenannten Eigengewässern vollkommen gleichzustellen, so Rivier;[90]) eine Ansicht, die in ihrer Allgemeinheit nicht aufrecht erhalten werden kann. Oder es wird behauptet, es sei eine Zwischenstufe zwischen Inland und Ausland, so Harburger[91]). Die meisten neuren Autoren sind der Ansicht, daß die Küstengewässer eine privilegirte rechtliche Stellung einnehmen, die unseres Erachtens aber nicht aus sich selbst heraus erklärt werden kann, sondern nur aus dem Verhältnis des Uferstaats zum Küstengewässer. Denn es erscheint uns nicht angemessen und zweckmäßig vom Begriff des Küstengewässers aus die Befugnisse des Uferstaats zu konstruieren, sondern umgekehrt sind aus dem

90) Lehrbuch des Völkerrechts S. 125 ff.
91) Inland S. 21.

Begriff des Staates heraus seine Befugnisse über das Küstengewässer herzuleiten.[92])

Das rechtliche Verhältnis des Uferstaats zum Küstengewässer ist eine der bestrittensten Materien des Völkerrechts, und es existiert eigentlich auch jetzt noch nicht eine herrschende Meinung darüber. Man kann in diesem Prinzipienstreit drei Gruppen unterscheiden, in denen selbst sich wieder verschiedene Modifikationen finden. Die einen konstruieren die staatlichen Befugnisse des Uferstaats aus dem Eigentum, oder einem eigentumsähnlichen Verhältnis am Küstengewässer — die anderen leiten sie aus der Souveränität des Staates her — und endlich eine dritte Meinung will dem Staat am Küstengewässer ein jus sui generis vindizieren. Um eine Entscheidung zu treffen, müssen wir also auf diese Theorien eingehen und die Haltbarkeit ihrer Kriterien prüfen. Es wird dabei von der Prämisse ausgegangen, daß der Uferstaat gewisse rechtliche Befugnisse über das Küstengewässer habe und ausübe; das wird nirgends bestritten, und dies lehrt die Geschichte der internationalen Praxis; über das „Warum", den Rechtsgrund, ist man noch zu keiner Einigung gekommen. — Die sogen. Eigentumstheorie erkennt dem Uferstaate ein dominium zu; sie sagt direkt, er habe ein privatrechtliches, unbeschränktes Eigentum, und die meisten ziehen daraus denn auch den Schluß, wie Bynkershoek[93]) und Vattel, der Uferstaat habe das

92) Oder wie Stoerk (Holtzendorff Bd. 2 S. 421) sagt: Die Rechtsfigur Küstengewässer ist eine Folgeerscheinung der Rechtsfigur Staat, nicht umgekehrt.

93) De dominio maris cap. IV. Neque enim Hugoni Grotio de j. b. et p. Lib. II. 3 n. 13. concedendum est sine proprietate solum imperium acquiri, in nescio qua maris parte occupata . . . . . nihil quicquam obstare, quominus mare censeatur esse proprietatis capax . . . . Itaque, ut quisque rei suae liber est moderator et arbiter, ita dominus maris poterit id ipsum vendere, permutare, donare, in solutum dare, aliisve modis ex animi sententia de eo statuere.

Recht seine Küstengewässer zu veräußern und zu verpfänden, Hautefeuille[92]) setzt sogar hinzu: Les mers territoriales sont sous sa domination de la même manière et au même titre que la terre. Daß jene Konsequenzen, die Bynkershoek und seine Nachfolger ziehen, gegen den prinzipiellen Grundsatz der Meeresfreiheit, wie ihn Hugo Grotius zuerst aufgestellt hat, verstoßen, sieht man auf den ersten Blick und dies allein genügt schon, um diese Theorie heutzutage fallen zu lassen.[94]) Allein die ganze Anschauung ist verfehlt. Das Verhältnis des Staates zu seinem Gebiet, auch zu seinem Landgebiet, ist nun und nimmer ein privatrechtliches, das heißt jus publicum und privatum in einen unauflöslichen Konflikt bringen. Diese Anschauung paßt für den mittelalterlichen Staat, in dem das Staatsgebiet das patrimonium des Landesherrn, war, über das er im Prinzip ein dominium directum hatte.[95]) Dieses System des Lehnsstaats ist aber längst zerbröckelt, und heute im konstitutionellen Staat ist nirgends etwas vom Obereigentum des Staates über sein Gebiet zu spüren. Es ist ja gerade das Kriterium des öffentlichen Rechts, daß es besondere Grundsätze für die Beziehungen des Staates zu seinen Unterthanen und für die Beziehungen der Staaten untereinander aufstellt. Darum wäre auch eine Terminologie falsch, die dem Privatrechtssystem entnommen ist. Das öffentliche Recht hat selbstständige Begriffe und selbstständige Bezeichnungen. Es ist

---

94) Denselben Standpunkt des Eigentumrechtes vertritt Pradier Fodéré Bd. 2 S. 158 ff.

95) Es ist geradezu sinnverwirrend, wenn Kaltenborn S. 243 vom Obereigentum des Staates über das Küstengewässer redet, welches dieser Verfasser noch dazu imperium nennt. Das zeugt von völliger Unkenntnis der Terminologie des öffentlichen und privaten Rechts, denn imperium bedeutet Herrschafts- und Hoheitsrecht, während dominium Eigentum heißt.

darum zum mindesten irreführend, wenn Heffter-Geffcken[96]) von völkerrechtlichem Staatseigentum redet, wenn er auch darunter etwas anderes wie die älteren Autoren mit ihrem privatrechtlichen dominium versteht. Ebenso sagt Heilborn[97]) neuerdings, der Charakter des völkerrechtlichen Rechtes des Staates an seinem Gebiet sei ein dingliches. Der Verfasser verwickelt sich dabei in die privatrechtlichen Kontroversen über das dingliche Recht und kommt gewissermaßen dazu unter dem Recht des Staates an seinem Gebiet ein völkerrechtlich dingliches Recht zu verstehen; daß diese Bezeichnung nur verwirrend wirken kann, liegt auf der Hand. Da Heilborn nun das Wassergebiet als Pertinenz des Landgebiets erklärt, so wendet er auch auf jenes seine Theorie vom dinglichen Recht an, nur sei es hier völkerrechtlich mehr modifiziert als das Recht am Landgebiet. Einen klaren Begriff vom Recht des Uferstaates am Küstengewässer bekommen wir nicht. Heilborn meint ein publizistisches Recht, das er aber in privatrechtliche Formen einkleiden will, und es entsteht ein Gebilde, daß in das Privatrecht und das öffentliche Recht zugleich hineinschillert.

Die Mehrzahl der publizistischen Autoren sucht das Verhältnis des Uferstaates zum Küstengewässer aus der Souveränität des Staates zu erklären. Allerdings variieren auch unter dieser Gruppe die Ansichten. Die einen geben dem Uferstaat volle staatsrechtliche Souveränität, die nur durch die in ihrer Natur liegenden Schranken begrenzt sei.

---

96) Völkerrecht S. 148. nämlich diejenige Herrschaft, welche eine Staatsgewalt über bestimmte Sachen in ihrem Bereiche mit Ausschließung jeder auswärtigen Staatsgewalt ausüben und vermöge deren sie unabhängig nach eigener Macht dem inneren Staatsrecht gemäß darüber verfügen kann.

97) System S. 26 ff.

Dazu bekannte sich Hugo Grotius[98]). Andere wie z. B. Giraud-Ferraud[99]) behaupten, der Uferstaat habe über das Küstengewässer Souveränität besonderer Art: „Dans la mer territoriale, souveraineté d' une nature speciale au profit de l' État riverain lui attribuant un droit de surveillance, de police sur les navires étrangers, qui se bornent à la traverser. Kraft welcher staatsrechtlichen causa diese „besondere" Souveränität existiert, sagt jener Verfasser nicht. Wieder andere behaupten, der Uferstaat habe gewisse Souveränitätsrechte und zählen dieselben auf, so insbesondere Heffter-Geffcken, der S. 167—168 ein Verzeichnis dieser Rechte aufstellt,[100]) welches erstens nicht erschöpfend ist und zweitens auch kein prinzipielles Kriterium giebt. Denn wenn nun ein Staat sich mehr Befugnisse beilegt, so würde man nicht sagen können, daß dies wider das Völkerrecht verstieße, kraft seiner Souveränität kann er seine Kompetenz über die Küstengewässer erweitern soweit er es für nötig hält. Ortolan[101]) dagegen stellt schon ein brauchbareres Prinzip auf, er erkennt dem Uferstaat Souveränität mit allen ihren Konsequenzen zu, insbesondere auch Jurisdiktionsgewalt, nur müsse sie conformément aux règles de la jurisdiction internationale ausgeübt werden. Wie weit sie im speziellen gehen soll, sagt er nicht. Auch Schücking[102]) steht auf dem Standpunkte der Souveränität des Uferstaats über das Küstengewässer, ebenso das Institut für internationales Recht. Als Resultat der Kritik finden wir als gemeinsames Band der verschiedenen Ansichten in dieser letzten Gruppe: Das Recht des Staates an seinem Küsten-

98) De jure belli ac pacis l. II c. 3 § 8—13.
99) Régime des navires etc. Journal du droit intern. privé S. 54.
100) Ebenso Hartmann S. 157.
101) Bd. 1. S. 175.
102) S. 15—18.

gewässer ist ein Hoheitsrecht, über Ursprung und Umfang herrscht Streit.

Eine dritte Gruppe sucht nun der Lösung des Problems des staatlichen Rechtsverhältnisses über das Küstengewässer auf andere Weise nahe zu kommen. Die Vertreter dieser Gruppe sagen im allgemeinen: Das Recht des Staates zum Küstengewässer ist ein ganz besonderes, es läßt sich nicht unter die Rubrik der Hoheitsrechte oder Eigentumsrechte bringen. Als Hauptrepräsentanten dieser Richtung sind wohl Stoerk und von Bar zu nennen. Stoerk[103]) sagt, das Verhältnis des Staates zum Küstengewässer wäre weder ein privatrechtliches Eigentumsverhältnis noch ein Analogon des publizistischen Verhältnisses, wie es im Rechte des Staates an seinem Territorium zu Tage tritt, sondern das rechtlich einende Moment läge einfach im selbständigen Begriff der Verwaltung. Dieser brauche nicht erst auf Umwegen und durch Annahme einer Gebietshoheit konstruiert zu werden. Dem ist die Frage entgegenzuhalten, woher der Begriff der Verwaltung kommt, die Verwaltung ist, wie schon oben nachgewiesen, eine Funktion des Staates, die aus seiner Souveränität entspringt, und damit ist auch die Behauptung eines Rechtes sui generis für „dieses lokal organisirte Verwaltungssystem" hinfällig.[104]) — von Bar[105]) läugnet jede Souveränität des Uferstaates, weil weder für denselben die Möglichkeit einer faktischen Herrschaft vorhanden wäre, noch derselbe die in der Souveränität liegenden Pflichten auf dem Küstenmeer erfüllen könne. Schücking[106]) hat ihn mit dem Argument widerlegt, daß das Bestehen einer Souveränität nicht davon abhänge, ob ein Staat jeder Zeit sein Gebiet auf allen Teilen gegen

103) Holtzendorff's Handbuch Bd. 2 S. 457—460.
104) Ähnlicher Ansicht Schücking S. 17.
105) Theorie und Praxis Bd. 2 S. 612—14.
106) S. 18—19.

einen Einbruch mit Waffengewalt verteidigen könne, die Geschichte, insbesondere die frühere, lehre das Gegenteil. Auch wird niemand selbst bei der gegenwärtigen politischen Lage behaupten, daß die Mächte zweiten Ranges, die nicht in der Lage sind, bis an die Zähne gerüstet, jeden Angriff auf ihre Grenzen sofort zurückzuschlagen, nun deshalb nicht völkerrechtlich und staatsrechtlich souverän sind. Das hieße den Maßstab der „hohen" Politik an die Begriffe des Staats- und Völkerrechts legen. Was die Pflichten anbelangt, die die Souveräniät dem Uferstaat auferlegt so ermöglicht ihm, wie Schücking ganz richtig sagt, gerade jener Charakter des Seegebiets, wo das internationale Leben so stark pulsiert, diese Pflichten auf ein geringes Bruchteil zu reduzieren. Bar's Kritik der Souveränitätstheorie ist also hinfällig. Über seine eigene Theorie[107]) ist nur dies zu sagen, daß, wenn er dem Küstenmeer ein gewisses Gesetzgebungs- Zwangs- und Jurisdiktionsrecht geben will, derartige Rechte nur aus der Souveränität des Staates entspringen können, denn einen Rechtsgrund, wie „als dies für seine Sicherheit unerläßlich und mit der gemeinsamen Benutzung des Meeres durch alle Nationen verträglich ist," giebt es nicht, das sind politische Zweckmäßigkeitsgründe, denen die völkerrechtliche Basis fehlt.

Nach dieser Prüfung[108]) der wichtigsten augenblicklich bestehenden Meinungen wollen wir nun versuchen, die Grundsätze, nach denen unseres Erachtens das rechtliche Verhältnis des Uferstaats zum Küstengewässer zu beurteilen ist, darzu-

---

107) Theorie und Praxis Bd. 2. S. 614.

108) Eine Ansicht, die keine prinzipielle Stellung zu dem rechtlichen Verhältnis des Uferstaats zum Küstengewässer nimmt, sondern die Ausübung seiner Rechte in sein Ermessen stellt, wie die Latour's (la mer territoriale S. 306—17) braucht nicht näher kritisiert zu werden, ein solcher Utilitätsstandpunkt bedeutet Anarchie im internationalen Seeverkehr.

legen. Im Prinzip schließen wir uns der Souveränitätstheorie an. Wir haben gesehen, daß der Staat über sein Gebiet nur Hoheitsrechte, keine Eigentumsrechte ausüben kann, daß es Rechte sui generis am Küstengewässer nicht giebt, und daß als Rechtsgrund für die Herrschaft des Uferstaats nur die Souveränität desselben übrig bleibt. Nehmen wir also im Prinzip die volle Souveränität des Küstenstaates an, so brauchen wir damit doch nicht alle Konsequenzen derselben für das Küstengewässer anzuerkennen, und wir wollen uns im Folgenden überzeugen, nach welchem Prinzip und wie weit sich die Souveränität des Uferstaates beschränkt, sofern es für unsere Frage in Betracht kommt.

Souveränität ist Unabhängigkeit nach Außen und höchste Gewalt im Innern. Man hat viel darüber gestritten, ob sie teilbar ist oder nicht. U. E. ist die Souveränität grundsätzlich unteilbar, Unabhängigkeit und suprema potestas kann nicht geteilt werden. Dagegen kann sie ihrer Ausübung nach in einzelnen Beziehungen beschränkt werden. Deutlicher wird es vielleicht, wenn uns ausnahmsweise eine Analogie mit einem privatrechtlichen Begriff, nämlich dem Eigentum gestattet wird. Die grundlegende Bedeutung des Eigentums im Privatrechtssystem, ähnelt ja auch der wichtigen Stellung der Souveränität im öffentlichen Recht. Das Eigentum als die Totalherrschaft über eine Sache ist grundsätzlich unbeschränkt und doch giebt es Eigentumsbeschränkungen, man denke nur an die Servituten. Das Dilemma erklärt sich nach der herrschenden Meinung dahin, daß das Eigentumsrecht nicht nach seinem Inhalte, sondern nach seinem Umfange beschränkt werden kann. Das Eigentum als solches, und wenn es nur die nuda proprietas wäre, verbleibt dem Eigentümer, die Ausübung gewisser aus dem Eigentum fließenden Befugnisse stehen dem Servitutberechtigten zu.[109])

Ähnlich verhält es sich mit der Souveränität; der Inhalt derselben, also Unabhängigkeit und höchste Gewalt ist unteilbar und unbeschränkbar, dagegen kann der Umfang der Souveränität, d. h. die Summe der Funktionen und Machtbefugnisse, beschränkt werden, indem einzelne ausgesondert oder suspendiert werden. Die Souveränität als solche bleibt bestehen. Diese Möglichkeit ist sowohl[110]) für die staatsrechtliche wie für die völkerrechtliche Seite der Souveränität vorhanden. Wir haben es hier nur mit letzterer zu thun. Die Beschränkung der völkerrechtlichen Seite der Souveränität nach einzelnen Richtungen hin, findet sich in der Praxis vielfach, man denke nur an die unrichtigerweise sogenannten „halbsouveränen" Staaten.[111]) Eine derartige Beschränkbarkeit ist auch für die Erklärung des rechtlichen Verhältnisses des Uferstaates zum Küstengewässer von Wichtigkeit. So hat der völkerrechtliche Grundsatz, daß das offene Meer prinzipiell frei ist und keiner staatlichen Souveränität unterworfen, auch auf die staatliche Herrschaft über das Küstengewässer eingewirkt und

---

109) Dernburg Pandekten Bd. 1 S. 463, S. 452, 574.

110) Für die Möglichkeit der Beschränkung der Souveränität auch Holtzendorf in seinem Handbuch Bd. 2 S. 10, ähnliche Anschauungen vertritt auch Schmidt, der Staat S. 51. ff.

Auch Calvo Bd. 1 S. 146 steht auf diesem Standpunkt Cette souveraineté pourrait d' ailleurs se modifier, se déterminer de quelque sorte par des conventions et des traités, sans que pour cela on fût fondé à soutenir que cette souveraineté s' est perdue complètement.

Ebenso Pradier-Fodéré Bd. 1 S. 160, der zugleich S. 162 angiebt, wie weit die Souveränität im einzelnen beschränkt werden kann, sodaß überhaupt noch von Souveränität zu reden ist. Mais elle (die Souveränität) est altérée par une convention expresse reconnaissant le droit (d' un autre État) d' exiger cette obéissance (obéissance occasionelle aux ordres d' un autre État).

111) Vergl. Bornhak, Einseitige Abhängigkeitsverhältnisse unter den modernen Staaten S. 6—14.

sie beschränkt. Der Uferstaat bleibt souverän über seine Küstengewässer, aber er muß freie Durchfahrt allen Schiffen aller Nationen gewähren, ein Recht, dessen Ausübung der Völkerrechtsgemeinschaft der Staaten gewohnheitsrechtlich zusteht. Die Ausübung seiner Souveränität ist durch die Völkerrechtsgemeinschaft nach gewisser Richtung hin beschränkt, man hat dies früher ungenauerweise dahin ausgedrückt: Die Souveränität des Uferstaats ist mit der Staatsservitut der freien Durchfahrt durch das Küstengewässer belastet. Der Küstenstaat darf keine Abgaben von den Schiffen erheben, darf sie nicht festhalten, kurz er darf sie in keiner Handlung behindern, die in der Wesensbestimmung der Schiffe liegt. Denn um der Schiffe willen besteht das Recht der freien Durchfahrt im Küstengewässer[112]). In allen übrigen waltet seine Souveränität frei, denn nirgends findet sich ein Grundsatz des völkerrechtlichen Gewohnheitsrechts, der in weiteren Beziehungen die Ausübung der Souveränität des Uferstaats über das Küstengewässer beschränkt hätte. Die Wesensbestimmung der Schiffe bildet also den Maßstab für die Beschränkung der uferstaatlichen Rechte oder anders ausgedrückt für die Ausübung des Rechts der freien Durchfahrt. Es ist darum auf das Objekt dieser staatlichen Rechte einzugehen, nämlich auf die Schiffe und ihre rechtliche Stellung beim Aufenthalt im Küstengewässer zu erörtern.

---

112) Es ist also ganz falsch, wenn Pradier-Fodéré Bd. 2 S. 163 und 164 das Verhältnis des Uferstaats zum Küstengewässer als ein anderen Staaten gegenüber ganz exclusives darstellen will und die thatsächliche Freiheit der Bewegung für den Seehandel nur aus freiwilligen Konzessionen des Uferstaats entspringen läßt.

Kapitel 3.

Die rechtliche Stellung der Schiffe innerhalb der Küstengewässer.

(Modifizierte Souveränität des Flaggenstaates).

§ 1.

Die Kauffahrteischiffe.

Die Kauffahrteischiffe gelten als Teile des Staates, dessen Flagge sie führen. Jeder Staat kann Schiffen die Nationalität frei verleihen, die Bedingungen regelt er nach seinem Staatsrecht. Der Flaggenstaat hat die volle Souveränität über sein Schiff. Er hat also alle Rechte, die aus seiner Souveränität entspringen, auch Jurisdiktion. Dies ist unbestritten für die Schiffe, die sich auf offener See befinden, wie oben ausgeführt. Nun aber wollen die meisten eine Ausnahme für Kauffahrteischiffe in Küstengewässern machen, weil in der That in der Praxis die Uferstaaten sich teilweise für Verbrechen, begangen auf ausländischen Kauffahrteischiffen in ihren Küstengewässern, als zur Aburteilung kompetent erklärt haben, allerdings auch nicht in übereinstimmender Weise, häufig nur für Verbrechen, deren Wirkung über Bord des Schiffes hinaus geht, während andere wieder, wie insbesondere England durch seine Territorial waters jurisdiction act vom 14. März 1878, sich für alle strafbaren Handlungen, die an Bord fremder Schiffe in seinen Küstengewässern begangen werden, als zuständig erklärt haben. Man hat diese Ausnahme vom Prinzip, daß die Schiffe unter der Souveränität des Flaggenstaates unterworfen sind, durch die verschiedensten Konstruktionen zu erklären versucht, zumal da

diese Anomalie bei Kriegsschiffen nicht zutrifft, wie wir im Folgenden sehen werden. Man ist auf die Befugnisse des Küstenstaates im einzelnen eingegangen: zum Zwecke der Sicherheit seiner Küsten oder zum Schutze seiner berechtigten Interessen dürfe er seine Befugnisse auf Kauffahrteischiffe erstrecken.[113])[114]) Einige behaupten, er dürfe dies nur soweit, als die Küstenpolizeivorschriften verletzt würden[115]), andere wollen dies auch auf Verletzungen der allgemeinen Strafgesetze des Uferstaats ausdehnen, aber es müsse besonders von diesen Gesetzen ausgesprochen werden, oder wenigstens in der Intention des Gesetzgebers liegen.[116])[117]) Wieder andere wollen einen Unterschied machen, ob die Schiffe blos vorbeifahren[118]) oder vor Anker gehen, wobei man sich dann wieder nicht einig ist, was unter „Vorbeifahren" zu verstehen sei, ob auch lavieren an der Küste einbegriffen sei[119]). Kurz es ist eine endlose Fülle von Kontroversen.

Versuchen wir nun in Folgendem zu erörtern, warum nach unserer Ansicht der Uferstaat gewisse Rechte über die Kauffahrteischiffe, die sich in seinem Küstengewässer aufhalten, ausüben darf. Ausgehend von der Souveränität des Flaggenstaates über sein Schiff, sagen wir, kann die Aus-

---

113 v. Bar, Theorie und Praxis S. 614, Lehrbuch des intern. Straf- und Privatrecht S. 337.

114) ebenso Liszt. Völkerrecht S. 52.

115) Bluntschli S. 192.

116) Harburger S. 19 ff.

117) v. Bar, Theorie und Praxis S. 617.

118) v. Martens, Völkerrecht Bd. 2 S. 238, die Resolution des Instituts für Völkerrecht vom 31. März 1894 Art. VII. Heffter-Geffcken S. 177, Calvo Bd. 2 S. 274, Hübler, die Exterritorialität S. 67., der im übrigen für die Ausübung der Hoheitsrechte gegenüber den am Bord befindlichen Personen seitens der Praxis der Uferstaaten als Kriterium das „öffentliche Interesse" maßgebend findet.

119) Dies bestritten von Negropontes S. 58.

übung dieser Souveränität ebenso wie oben die des Uferstaates völkerrechtlich beschränkt werden, und zwar kann das geschehen, soweit dadurch nicht die Wesensbestimmung des Kauffahrteischiffes in Frage gestellt wird, nämlich den Seeverkehr, insbesondere den Seehandelsverkehr zu vermitteln. Denn dieser liegt im Interesse aller Kulturnationen, und um ihn in größtem Maße zu ermöglichen, ist das Prinzip der Meeresfreiheit aufgestellt und von allen der Völkerrechtsgemeinschaft angehörigen Staaten anerkannt. Die flaggenstaatliche Souveränität findet nun ihre Grenze an einem Grundrecht jedes Staates, an seinem Recht auf Selbsterhaltung, welches die Ausübung jener Souveränität beschränkt. Dies ist gewohnheitsrechtlich anerkannt; denn es kann nicht gestattet werden, daß die Schiffe in fremden Hoheitsgewässern Handlungen vornehmen, die die Sicherheit und das Interesse der fremden Staatsunterthanen aufs ärgste gefährden.

Wir sehen also, es stehen sich zwei Souveränitäten gegenüber, die des Uferstaates über das Küstengewässer, die des Flaggenstaates über sein Schiff. Die Ausübung beider ist durch völkerrechtliches Gewohnheitsrecht beschränkt, die des Uferstaates durch das Recht der freien Durchfahrt für die Schiffe aller Nationen, die des Flaggenstaates durch das Selbsterhaltungsrecht des Uferstaates. Der Maßstab, wonach beide Beschränkungen sich gegenseitig abgrenzen, ist die Wesensbestimmung des Kauffahrteischiffes: Vermittelung des freien Seeverkehrs. Aus diesem Prinzip heraus lassen sich alle staatlichen Rechtshandlungen des Uferstaats über Kauffahrteischiffe erklären, die sich in seinen Küstengewässern befinden.

Der Uferstaat kann kraft seiner Souveränität im Interesse der Ruhe, Sicherheit und Gesundheit Gesetze und Verordnungen erlassen, soweit er sie in seinem Küstengewässer für nötig erachtet, er übt Jurisdiktion über alle

civilrechtlichen Ansprüche, die in seinem Küstengewässer entstanden sind[120]) aus. Kauffahrteischiffe, die vom Recht der freien Durchfahrt durch die Küstengewässer Gebrauch machen, — mögen sie nun vor Anker gehen oder passieren, welch letzteres die Regel sein wird, da Schiffe nur notgedrungen außerhalb einer Rhede oder eines Hafens vor Anker gehen — dürfen nicht das Selbsterhaltungsrecht des Uferstaates verletzen. Mit anderen Worten sie dürfen nicht Handlungen vornehmen, die gegen die Sicherheit der fremden Staatsangehörigen verstoßen. Welches Recht, das der freien Durchfahrt der Schiffe, oder das Selbsterhaltungsrecht des Uferstaates, dem anderen vorgeht, dies entscheidet im Einzelnen der Maßstab, ob der freie Seeverkehr dadurch gewährt bleibt.

§ 2.

Die Kriegsschiffe.

Ganz andere Gesichtspunkte sind für die rechtliche Stellung der Kriegschiffe im Küstengewässer maßgebend.[121]) Das Kriegsschiff ist nicht Vermittler des internationalen

120) Derselben Ansicht Meyer Lehrbuch des Strafrechts Bd. 1 S. 118, Liszt, Lehrbuch des Strafrechts S. 99, Binding Lehrbuch des Strafrechts S. 408, allerdings auf Grund anderer Voraussetzungen, indem sie teils vom Begriff „Staatsgewaltgebiet" ausgehen, unter welches sie auch das Küstengewässer rechnen.

121) Es kommt dabei wenig in Betracht, ob Friedens- oder Kriegszustand herrscht. Denn wenn das Kriegsschiff zur kriegführenden Partei gehört und das Küstengewässer zu einem neutralen Uferstaat, so ist derselbe nach der herrschenden Meinung befugt, sein Küstengewässer zu sperren, nach Art der Blockade. Dasselbe Recht haben natürlich auch die kriegführenden Uferstaaten. Für die Zuständigkeitsfrage bei Schiffszusammenstößen ist der Kriegszustand also ganz außer Erwägung zu lassen.

Seehandels, das Kriegsschiff ist Repräsentant[122]) der bewaffneten Macht seines Staates, es ist Organ seines Heimatstaates mit samt seiner Besatzung. Denn „ces bâtiments, sagt Calvo[123]) ganz richtig, étant armés par le gouvernement d' un État indépendant, leurs commandants leurs officiers et leurs équipages sont de véritables fonctionnaires de ce même État, des délégués ou des agents d' une force publique étrangère." Deswegen haben sie auch teil an der Unabhängigkeit des Staates, den sie vertreten. Ces bâtiments personnifiés, sagt Ortolan,[124]) sont une portion de ce gouvernement et doivent être indépendants et respectés à son égal. Es ist gleichgültig wo sie sich befinden, ob auf hoher See oder in fremden Hoheitsgewässern.[125]) Dies ist wohl auch der Grund[126]) für die vollkommene Exemtion der Kriegsschiffe von der Souveränität des Uferstaates; man nennt dies Privilegium gewöhnlich die Exterritorialität der Kriegsschiffe. Wenn nun aber das Kriegsschiff gegen das Selbsterhaltungsrecht des Uferstaats verstößt, was dann? An diesem findet ja die Souveränität des Flaggenstaates prinzipiell ihre Grenze. Für die Unterwerfung der Kauffahrteischiffe unter die Jurisdiktion des Uferstaates war allerdings das Selbsterhaltungsrecht durchschlagend, aber nur wenn der freie Seeverkehr dadurch gewährt bleibt. Denn sein Interesse war zum Kriterium für

122) So auch Schiatarella S. 22 ff.

123) Bd. 1 S. 612.

124) Bd. 1 S. 178.

125) Ebenso Perels S. 102.

126) Vgl. Schiatarella S. 22 ff., der sagt: Jo credo, che il fondamento dell'esenzione stian el rispetto che gli stati sovrani si debbono vicendevolmente alla loro independenza; pretendere di sottoporre le navi da guerra d'uno Stato alle leggi ed all'autorità d'un paese nelle acque, del qúale possano entrare, sarrebbe un voler sottoporre una Potenza ad un altra, il che vuol dire, rendere impossibile fra gli Stati le relazione maritime per mezzo delle respettive navi da guerra.

die Abgrenzung der beiden Souveränitäten — des Uferstaats einerseits, des Flaggenstaats andererseits — statuiert. Bei Kriegsschiffen trifft dies nicht zu; die Kriegsschiffe sind nicht Vermittler des internationalen Seehandels und Träger des freien Seeverkehrs, sie stehen nicht im Dienste des internationalen Gedankens. Sie sind in erster Linie Machtmittel ihres Flaggenstaates. Hier ist der Maßstab, welcher die beiden Souveränitäten von einander abgrenzt und bestimmt, wann die eine der anderen zu weichen hat: die Sicherheit der diplomatischen Beziehungen, die auf der gegenseitigen Achtung und Anerkennung beruht. Denn ohne, daß ein Staat den andern als souverän respektiert, kann überhaupt kein internationaler Verkehr, kein Völkerrecht existiren. So erklärt sich das Institut der Exterritorialität der Kriegsschiffe vollkommen und deswegen ist u. E. der Streit, ob dieselbe Rechtsfiktion sei oder nicht,[127]) zwecklos.

Kapitel 4.

Die Konsequenzen dieser juristischen Konstruktionen für die Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen in Küstengewässern.

§ 1.

Zusammenstöße von Kauffahrteischiffen.

Kommt ein fremdes Kauffahrteischiff in das Küstengewässer und verletzt die Verordnungen, die der Uferstaat zum Zwecke der Sicherheit des Seeverkehrs aufgestellt hat, indem es z. B. in deutschen Küstengewässern gegen die Kaiserliche Verordnung vom 7. Januar 1880 betr. Verhütung des Zu-

127) Vgl. Marx S. 23, de Heyking S. 143—144, Hübler S. 61 ff., Perels, Archiv für öffentliches Recht Bd. 1 S. 686.

sammenstoßes auf See Art. 17 und 18[128]) verstößt, so kann es nur im Interesse des internationalen Seeverkehrs liegen, daß in diesem Falle nicht die Ausübung der Souveränität des Uferstaates beschränkt wird, sondern die Ausübung der Souveränität des Flaggenstaates. Hier geht das Recht des Uferstaates auf Selbsterhaltung dem Recht der freien Durchfahrt vor, weil das Interesse des internationalen Seeverkehrs selbst es erfordert, das nach unsern Ausführungen ja das Kriterium für die Abgrenzungen der Souveränitätssphären ist. Es kann nicht gleichgültig sein, ob in den Küstengewässern fremde Schiffe jede Ordnung und Sicherheit gröblich verletzen und dadurch Gut und Leben von vielen Personen aufs Spiel setzen. Denn noch sind über die Bestrafung und und über die civilrechtlichen Folgen derartiger Delikte keine gemeinsamen Normen von den Staaten der Völkerrechtsgemeinschaft vereinbart, und Schiffer, deren Flaggenstaaten nur geringe Strafen auf derartige Delikte gesetzt haben und die Haftung für Schadensersatz nur in sehr engen Grenzen fordern, werden natürlich um so unvorsichtiger vorgehen. Es muß also die Souveränität des Uferstaates frei walten dürfen. Daraus erhellt zu gleicher Zeit, daß die Jurisdiktion des Uferstaates sich über alle Folgen eines Zusammenstoßes erstreckt, insbesondere auch über die strafrechtlichen, sowohl hinsichtlich der Verletzung der Schiffahrtsverordnungen, wie hinsichtlich der fahrlässigen Tötung von Menschen. Denn

---

128) Art. 17. In allen Fällen, wenn ein Dampfschiff und ein Segelschiff in solchen Richtungen fahren, daß für sie Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, hat das Dampfschiff die Verpflichtung, dem Segelschiff aus dem Wege zu gehen.

Art. 18 besagt, daß jedes Dampfschiff, welches sich einem anderen Schiff in solcher Weise nähert, daß dadurch Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, seine Fahrt mindern muß, oder wenn nötig, stoppen und rückwärts gehen. Abgedruckt bei Wagner, Seerecht Bd. 1 S. 433.

da in diesem Fall die Ausübung der Souveränität des Flaggenstaats beschränkt und damit seine Ausübung der Jurisdiktion suspendirt ist, so wird das Schiff mit seiner Besatzung genau ebenso wie ein anderer Ausländer, der sich im Küstengewässer aufhält, behandelt. Es ist zweifellos, daß ein solcher unter die volle Jurisdiktion des Uferstaates fällt, wie ja aus dem Souveränitätsprinzip hervorgeht.[129]) Es gilt also das Delikt als begangen von Ausländern im Küstengewässer und als forum delicti commissi sind die Gerichte des Uferstaates zuständig, sowohl in civilrechtlicher, wie in strafrechtlicher Hinsicht. Im speziellen wird man als forum delicti commissi das Gericht des Hafens des Uferstaates annehmen dürfen, den das beschädigende Schiff zunächst anläuft.

§ 2.

Zusammenstöße von Kriegsschiffen.

Zu einem anderen Resultat muß man gelangen, wenn bei dem Zusammenstoß Kriegsschiffe beteiligt sind.

Untersuchen wir zuerst die civilprozessuale Zuständigkeit. Es ist dabei gleichgültig, ob nur Kriegsschiffe, oder Kriegsschiffe und Handelsschiffe und zwar als beschädigter oder beschädigender Teil figurieren. Die Kernfrage bei Allem ist ist die: wird das Kriegsschiff durch den Delikt, welches im Küstengewässer durch den schuldhaften Zusammenstoß begangen ist, der civilgerichtlichen Jurisdiktion des Uferstaats unterworfen? Nach unserer Ansicht: Nein. Pradier-Fodéré sagt darüber[130]): Deux opinions sont en présence. D'après

129) Dieselbe Ansicht wird von Schücking S. 38 und von Meyer, Liszt und Binding in den oben gleichzeitig angeführten Stellen vertreten.

130) Bd. 5 S. 325 und 326.

l'une, le principe de l'indépendance des États s'oppose à ce qu'un gouvernement puisse être soumis à la juridiction d'un État étranger pour les engagements, qu'il contracte, et à plus forte raison pour les obligations, qui naissent à sa charge sans convention. Les navires de guerres sont, dit-on, des portions détachées de l'État et comme tels ils jouissent des prérogatives qui appartiennent à l'État lui même, en quelque lieu qui'ils se trouvent. — — — — Suivant la seconde opinion, qui est soutenue particulièrement dans la doctrine, un engagement formé sans convention est bien moins encore qu'un engagement contractuel dans l'ordre des intérêts privés un acte de souveraineté, une condamnation prononcée contre un État à raison d'un pareil engagement ne compromet nullement son indépendance. La prétendue exterritorialité des navires de guerre n'est pas illimitée. Les faits quasi délictueux d'abordage ne se passent pas sur le navire lui même. L'action en indemnité intentée par l' abordé ne porte pas atteinte à l'inviolabilité du navire abordeur, parcequ'elle n'implique pas un acte quelconque de justice ou de police á bord de ce navire. Dieſer zweiten Anſicht iſt doch wohl entgegenzuhalten, daß ein Urteil der uferſtaatlichen Gerichte gegen das fremde Kriegsſchiff und damit gegen den fremden Staat mit eventuell ſich daran knüpfender Zwangsvollſtreckung eine Unterwerfung dieſes Staates unter fremde Gerichtsbarkeit bedeutet, die, wenn ſie nicht freiwillig geſchieht, unter allen Umſtänden ſein wichtigſtes Grundrecht, ſein Recht auf Unabhängigkeit antaſtet. Eine ſolche Anſicht wird meiſt auch nur von Autoren vertreten, welche die Exterritorialität der Kriegsſchiffe überhaupt läugnen. Wenn jedoch von Seiten des fremden Kriegsſchiffs gegen das Selbſterhaltungsrecht des Uferſtaates verſtoßen wird, ſo hat die uferſtaatliche Souveränität nur dann den Vorzug vor der flaggenſtaatlichen, wenn es die Sicherheit der diplomatiſchen Beziehungen unter den Staaten

erfordert, welch' letztere ja oben als Kriterium für die Abgrenzung der beiden Souveränitätssphären festgestellt ist. Ein Beispiel hierfür wäre, daß das fremde Kriegsschiff Akte der Gewalt oder Feindseligkeit gegen den Uferstaat vornimmt, etwa die Küste in Friedenszeiten eigenmächtig bombardiert. Wird hier von der uferstaatlichen Regierung kraft Notwehrrechts eingeschritten und der Kommandant zur gerichtlichen Verantwortung gezogen, so verletzt das keineswegs die Achtung, die sich die Staaten gegenseitig schulden, sondern es kann nur die Sicherheit des internationalen Verkehrs fördern.

Anders in unserer Sache; zwar wird auch die Sicherheit des Uferstaats in seinem maritimen Gebiet durch fahrlässige Verursachung von Schiffszusammenstößen in hohem Grade gefährdet, aber dennoch kann er hier nicht sein Selbsterhaltungsrecht geltend machen, denn die Sicherheit der diplomatischen Beziehungen erfordert es nicht; im Gegenteil der Uferstaat würde damit gerade dem fremden Staate seine Achtung versagen, wenn er dessen Repräsentanten unter seine Gerichtshoheit ziehen wollte. Hier geht die Souveränität des Flaggenstaates der des Uferstaates vor, die Sicherheit der internationalen Beziehungen erheischt es.

Das Kriegsschiff steht in diesem Fall nur unter der Jurisdiktion seines Flaggenstaates, es ist exempt von der des Uferstaates. Ein civilprozessuales forum delicti commissi des Uferstaates ist für Kriegsschiffe deswegen im internationalen Sinne nicht begründet; es fehlen die völkerrechtlichen Voraussetzungen. — Damit ist jedoch nicht gesagt, daß das schuldige Kriegsschiff resp. dessen Kommandant unverantwortlich sei. Um zu seinem Schadenersatz zu gelangen, kann der Beschädigte entweder die Gerichte des Flaggenstaates, also das forum domicilii, angehen, oder er muß diplomatische Vermittelung nachsuchen.[131])

131) So auch Perels, Archiv für öffentliches Recht Bd. 1 S. 696 und Internationales öffentliches Seerecht S. 102.

Hinsichtlich der strafrechtlichen Folgen des Zusammenstoßes ergiebt sich aus Obigem von selbst, daß nur die eigene Regierungsgewalt, der das fremde Kriegsschiff unterstellt ist, den Schuldigen zur Verantwortung ziehen kann.

Das Resultat für Zusammenstöße in Küstengewässern, bei denen Kriegsschiffe fremder Staaten beteiligt sind, ist jedenfalls das, daß das Gericht des Hafens des Uferstaates, welchen der beschädigende Teil etwa anläuft, nicht zuständig ist, weder für den civilrechtlichen Schadenersatz-Anspruch, noch für den öffentlichen Strafanspruch. Auch kann die Staatsanwaltschaft keine Strafverfolgungshandlungen gegen irgend einen Angehörigen der Besatzung vornehmen.